Warszawa, dnia 29 kwietnia 2011 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

WOOŚ-II.4200.12.2011.JI

DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH
ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIEWZIĘCIA

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

ustalam

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

1. Określam:
1.1. Rodzaj i miejsce realizacji inwestycji.

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

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

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

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

1.2.1 Teren budowy, w tym jego zaplecza oraz drogi dojazdowe, lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni.

1.2.2 Zaplecza budowy lokalizować poza terenem Mazowieckiego Parku Krajobrazowego (tj. poza odcinkiem od km 16+050 do km 18+770) i poza granicami obszaru Natura 2000 PLB 140004 Dolina Środkowej Wisły (poza odcinkiem od ok. km 8+800 do ok. km 9+800).

1.2.3 Wykluczyć lokalizowanie zapleczy budowy na użytku ekologicznym „Powsinek" i w dolinie rzeki Wilanówki, w ich bezpośrednim sąsiedztwie oraz w sąsiedztwie dolin innych rzek, rowów melioracyjnych i zbiorników wodnych; zaplecza lokalizować z zachowaniem minimalnej odległości 30 m od tych obszarów.

1.2.4 Bazy budowlane i transportowe lokalizować poza odcinkiem od ok. km 3+455 do ok. km 15+250.

1.2.5 Drogi dojazdowe, w miarę możliwości, lokalizować na istniejącej sieci szlaków komunikacyjnych, a nowe w liniach rozgraniczających przedsięwzięcia.

1.2.6 Nowe drogi dojazdowe wytyczać w miejscach najmniej kolidujących z ciekami i zapewnić swobodny przepływ wód w ciekach pod drogami dojazdowymi.

1.2.7 Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym należy poprzedzić usunięciem warstwy próchnicznej gleby, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewniając możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty; warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować w wyznaczonym miejscu na placu budowy.

1.2.8 Po zakończeniu prac należy przeprowadzić rekultywację terenu zajętego podczas budowy; zajmowany teren należy przywrócić do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i zadrzewienie; na terenach podmokłych, zwłaszcza w dolinach rzek, teren należy pozostawić do naturalnej sukcesji i spontanicznego pojawienia się roślinności.

1.2.9 Zaplecza budowy, w szczególności bazy materiałowe, miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu, zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych.

1.2.10 W czasie prac budowlanych prowadzić systematyczny przegląd sprawności technicznej maszyn i pojazdów.

1.2.11 Plac budowy wyposażyć w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawienia w tym zakresie.

1.2.12 Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, magazynować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.

1.2.13 Odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu) lub przekazać uprawnionym odbiorcom; zagospodarowywać odpady powstające w trakcie robót ziemnych tylko, gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.

1.2.14 Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym odbiorcom.

1.2.15 Odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów; pojemniki te magazynować w wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu; miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być oznaczone i zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.

1.2.16 Zaplecze budowy wyposażyć w sanitariaty, a ścieki socjalno-bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.

1.2.17 Podczas budowy przeprawy mostowej na rzece Wilanówce zabezpieczyć wody przed przypadkowym dostaniem się do nich materiałów budowlanych.

1.2.18 Wszelkie zaplanowane prace związane z realizacją inwestycji nie powinny doprowadzić do zmian stosunków wodnych (obniżenia zwierciadła wody gruntowej lub podtopienia terenu), które spowodowałyby znaczące zmiany warunków siedliskowych otaczających terenów; w szczególności na terenie pomiędzy ul. Przyczółkową i rz. Wilanówką, terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego - tj. od km 16+050 do km 18+770 - należy dążyć do możliwie całkowitego wykluczenia odwodnień okresowych.

1.2.19 W okresie budowy tunelu i prac odwodnieniowych prowadzić monitoring poziomu zwierciadła wody w przypowierzchniowej i w podglinowej (główny poziom użytkowy) warstwie wodonośnej.

1.2.20 Zaplecza budowy należy zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej.

1.2.21 W sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prace budowlane, w tym transport materiałów budowlanych prowadzić w godzinach od 6.00 do 22.00.

1.2.22 Opracować i stosować taki plan robót, który optymalizuje uciążliwość akustyczną względem zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia oraz zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów, zastosowanie maszyn o możliwie najmniejszej mocy akustycznej).

1.2.23 W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem (w miarę możliwości), systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).

1.2.24 W czasie robót budowlanych zapewnić specjalistyczny nadzór przyrodniczy, w tym ornitologiczny i herpetologiczny.

1.2.25 Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających.

1.2.26 Zabezpieczyć za pomocą osłon pnie i korony drzew znajdujących się w rejonie prac budowlanych, a nieprzewidzianych do wycinki.

1.2.27 Należy zabezpieczyć dąb szypułkowy – pomnik przyrody – położny przy ul. Wał Miedzeszyński 130 (pień drzewa, gałęzie i system korzeniowy) przed ewentualnym uszkodzeniem w fazie budowy.

1.2.28 Sposób budowy estakady na terenie projektowanego rezerwatu Biały Ług powinien zapewnić maksymalną ochronę powierzchni ziemi terenu znajdującego się pod estakadą.

1.2.29 Fazę inicjalną prac budowlanych polegającą na zdjęciu warstwy ziemi – humusu, na odcinkach inwestycji:

- od km 5+600 do km 6+950,
- od km 8+800 do km 9+765,
- od km 16+100 do km 17+300,

prowadzić poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 maja (okres migracji płazów).

1.2.30 Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy; w tym celu należy przyjąć stosowną technologię wykonania i utrzymania wykopów.

1.2.31 Plac budowy należy zabezpieczyć przed wejściem płazów poprzez ogrodzenie terenu folią lub siatką o wysokości minimum 40 cm; oczka siatki powinny być nie większe niż 0,5 cm; siatka lub folia powinna być stabilnie i szczelnie zakotwiczona w gruncie oraz posiadać przewieszkę.

1.2.32 Lokalizacja ogrodzeń ochronnych opisanych w pkt 1.2.31 sentencji decyzji:
- od km 5+500 do km 6+950 – ogrodzenie obustronne,
- od km 7+050 do km 7+800 – ogrodzenie obustronne,
- od km 8+800 do km 9+100 – ogrodzenie obustronne,
- od km 9+800 do km 10+300 – ogrodzenie obustronne,
- od km 16+100 do km 18+700 – ogrodzenie prawostronne,
- od km 16+400 do km 18+700 – ogrodzenie lewostronne.

1.2.33 Z uwagi na okres lęgowy ptaków fazę inicjalną realizacji inwestycji w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły" PLB140004 (przygotowanie terenu na potrzeby budowy: usunięcie drzew, krzewów, wierzchniej warstwy ziemi) należy przeprowadzić poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia.

1.2.34 Wycinki drzew oraz usunięcia krzewów dokonać należy poza okresem lęgowym ptaków, t.j. poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia.

1.2.35 W celu zachowania aktualnych właściwości linii brzegowej oraz samorzutnie powstających okresowych łach oraz wysp należy zrezygnować z prac związanych z regulacją koryta oraz zabezpieczeniem brzegów rzeki Wisły; jedynie w przypadku gdy, po przeprowadzeniu stosownych obliczeń szczegółowych w fazie prac nad projektem budowlanym, zajdzie konieczność umocnienia koryta rzeki w granicach pasa drogowego, należy zastosować umocnienia faszynowe.

1.2.36 Do minimum należy ograniczyć usuwanie roślinności na brzegach rzeki Wisły.

1.2.37 Przed rozpoczęciem prac ziemnych na terenie Łąk Wilanowskich w okolicy użytku ekologicznego „Powsinek" należy na przełomie maja i czerwca dokonać inwentaryzacji terenu przeznaczonego pod inwestycję i plac budowy; następnie należy usunąć z niego wszystkie rosnące krwiściągi; zabieg powtórzyć ok. 20 czerwca; od 10 sierpnia codziennie przy słonecznej pogodzie w godzinach 10-12 lub 14-16 penetrować teren pod kątem obecności imago motyla; po ustaleniu zakończenia lotów imago usunąć z pasa inwestycji warstwę ziemi z mrowiskami.

1.2.38 Obszar użytku ekologicznego „Powsinek" (odcinek drogi minimum: od km 6+190 do km 6+270) na czas budowy odgrodzić tymczasowym ogrodzeniem.

1.2.39 W rejonie użytku ekologicznego „Powsinek" należy minimalizować zajęcie powierzchni terenu, kierować dostawy materiałów siecią dróg istniejących w pasie drogowym od strony południowej.

1.2.40 W czasie prac w sąsiedztwie użytku ekologicznego „Powsinek" zapewnić ochronę istniejących stosunków wodnych, a po zakończeniu robót doprowadzić zmienione stosunki wodne do stanu zbliżonego do pierwotnego.

1.2.41 Należy przenieść krzyż przydrożny położony w Dzielnicy Wawer przy ul. Tawułkowej w miejsce uzgodnione z właściwym miejscowo i rzeczowo Konserwatorem Zabytków.

1.2.42 Na etapie prowadzenia prac budowlanych w przypadku odkrycia stanowisk archeologicznych lub historycznych należy wstrzymać prace, powiadomić właściwego miejscowo i rzeczowo Konserwatora Zabytków i uzgodnić z nim dalszy przebieg i zakres prac (art. 32 ust. 1, 4, 9 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami Dz. U. Nr 162, poz. 1568, ze zm.).

1.2.43 W przypadku odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy powiadomić Wojewodę Mazowieckiego albo właściwego terytorialnie: Prezydenta m.st. Warszawy lub Wójta Gminy Wiązowna (art. 122 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, ze zm.).

1.2.44 Ewentualna likwidacja obiektu zabytkowego (Wolica) wymaga uzyskania zezwolenia Prezydenta m.st. Warszawy; przed likwidacją należy przeprowadzić inwentaryzację

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

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

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

a. strona prawa jezdni:

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

b. strona lewa drogi:

1) od km 3+455 do km 3+550 ekran o wysokości 8 m, dł. 95 m,
2) od km 3+550 do km 5+850 ekran o wysokości 5 m, dł. 2300 m,
3) od km 6+250 do km 7+400 ekran o wysokości 5 m, dł. 1150 m,
4) od km 7+750 do km 8+755 ekran o wysokości 5 m, dł. 1005 m,
5) od km 10+200 do km 11+190 ekran o wysokości 5 m, dł. 990 m,
6) od km 12+000 do km12+525 ekran o wysokości 5 m, dł. 525 m,
7) od km 12+525 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
8) od km 12+515 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
9) od km 12+515 do km 13+455 ekran o wysokości 5 m, dł. 940 m,
10) od km 13+700 do km 14+020 ekran o wysokości 5 m, dł. 320 m,
11) od km 14+020 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
12) od km 14+010 zakładka o wysokości 5 m, dł. 3 m,
13) od km 14+010 do km 14+910 ekran o wysokości 5 m, dł. 900 m,
14) od km 14+910 do km 15+415 ekran o wysokości 5 m, dł. 505 m,
15) od km 15+420 do km 16+305 ekran o wysokości 5 m, dł. 885 m,
16) od km 16+305 do km 16+650 ekran o wysokości 5 m, dł. 345 m,
17) od km 17+900 do km 18+430 ekran o wysokości 5 m, dł. 530 m,
18) od km 18+800 do km 18+950 ekran o wysokości 5 m, dł. 150 m;

c. oś jezdni:

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

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

1.3.3. Dopuszcza się zastosowanie ekranów akustycznych odbijających o izolacyjności akustycznej właściwej tych ekranów Rw=30 [dB].

1.3.4. Zasadniczo należy stosować ekrany nieprzezroczyste; w przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich ciemne, nieprzezroczyste pasy o szerokości co najmniej 2 cm, rozmieszczone w odległości ok. 10 cm od siebie.

1.3.5. Konstrukcja drogi i obiektów inżynierskich powinna umożliwiać posadowienie ekranów o wysokości 8,0 m.

1.3.6. Ekrany akustyczne należy zaprojektować w taki sposób, aby zapewnić im estetyczny wygląd, wkomponować je w krajobraz i zapewnić im zieleń osłaniającą od strony zewnętrznej.

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

1.3.8. Na etapie prac nad projektem należy szczegółowo przeanalizować pod względem akustycznym okolice wyjścia z tunelu oraz węzły drogowe - w celu wybrania optymalnych rozwiązań minimalizujących oddziaływanie akustyczne projektowanej trasy.

1.3.9. Nawierzchnię projektowanej drogi należy wykonać z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi.

1.3.10. Zlokalizować przejścia dolne dla zwierząt w następujących lokalizacjach:
a) nad rzeką Wilanówką ok. km 7+000,
b) pod estakadą ok. km 17+450,
c) pod estakadą ok. km 18+700,
d) na odcinku drogi od km 14+800 do km 15+500,
e) w km 6+220,
f) w km 6+560,
g) w km 6+750.

1.3.11. Parametry przejścia zespolonego z rzeką (pkt 1.3.10. lit. a sentencji decyzji); szerokość powierzchni przeznaczonej dla zwierząt – min. 6 m (po obu stronach rzeki), wysokość nie mniejsza niż 2,5 m.

1.3.12. Parametry przejścia zlokalizowanego pod estakadą (pkt. 1.3.10. lit. b sentencji decyzji): w co najmniej jednym miejscu na odcinku od km 15+800 do km 17+700 zapewnić rozstaw podpór estakady 40 – 50 m i swobodną wysokość pod konstrukcją min. 5,0 m; między jezdniami pozostawić wolną przestrzeń.

1.3.13. Optymalne parametry przejścia zlokalizowanego pod estakadą (pkt 1.3.10. lit. c sentencji decyzji): wysokość od powierzchni terenu do spodu konstrukcji min. 3,5 m, rozstawa podpór nie mniejsza niż 20 m (w co najmniej jednym miejscu).

1.3.14. Parametry przejścia dla małych zwierząt (pkt 1.3.10. lit. d sentencji decyzji): szerokość min. 1,5 m, wysokość większa niż 1 m.

1.3.15. Parametry przejścia dla płazów (pkt 1.3.10. lit. e sentencji decyzji): szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1 m.

1.3.16. Parametry przejścia dla małych zwierząt zespolonego z ciekiem wodnym (pkt 1.3.10. lit. f sentencji decyzji): szerokość min. 2 m, wysokość min. 1,5 m; po obu stronach zainstalować półki o szerokości min. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody i łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz.

1.3.17. Parametry przejścia dla małych zwierząt (pkt 1.3.10. lit. g sentencji decyzji) szerokość minimalna 2 m, wysokość min. 1,5 m.

1.3.18. Pozostałe przepusty prowadzące wodę powinny w zależności od możliwości technicznych umożliwiać migrację drobnych zwierząt; w tym celu należy zainstalować półki jedno lub dwustronne o szerokości ok. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody i łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz.

1.3.19. Przejścia pod estakadami i mostem należy odpowiednio zagospodarować - zachować naturalne, ziemne podłoże, obsadzić roślinnością, najścia do przejść obsadzić zielenią naprowadzającą.

1.3.20. W przejściach dla małych zwierząt, w tym płazów, należy zapewnić podłoże z materiału ziemnego miejscowego pochodzenia o dużych zdolnościach retencjonowania wody.

1.3.21. Na najściach do przejść dla zwierząt, na długości minimum 50 m w każdą stronę od wylotu przejścia, wprowadzić szczelnie połączone z przejściami płotki naprowadzające o wysokości min. 40 cm od powierzchni gruntu; płotki muszą szczelnie przylegać do powierzchni gruntu i być stabilnie zakotwiczone.

1.3.22. Należy przedstawić zakres wymiany gruntów i potrzeby prowadzenia odwodnień wykopów związanych z ich wymianą, bilans mas ziemnych i sposób ich zagospodarowania na podstawie opracowanej dokumentacji geologiczno-inżynierskiej i hydrogeologicznej.

1.3.23. Wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.

1.3.24. Umacnianie stoków skarp i nasypów należy prowadzić z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; nie stosować gabionów; należy unikać betonowania skarp, a w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe, umożliwiające spontaniczny rozwój roślinności.

1.3.25. W przypadku konieczności umocnienia skarp rzeki Wilanówki, zaleca się je zrealizować metodami naturalnymi, np. faszyną.

1.3.26. Most na rzece Wiśle należy zaprojektować tak, by umożliwić swobodną migrację wszystkich gatunków ptaków; konstrukcja mostowa powinna być tradycyjna – możliwie płaska, bez elementów linowych, np. pylonów oraz bez zlokalizowanych pod przeprawą mostową, w strefie mulistego brzegu rzeki, trwałych barier, utrudniających poruszanie się ptaków brodzących wzdłuż rzeki.

1.3.27. Należy w możliwie największym stopniu zminimalizować moc stosowanych źródeł światła i zmaksymalizować odległość między tymi źródłami w rejonie przeprawy nad rzeką Wisłą i w obszarze leśnym Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

1.3.28. Należy zaprojektować oświetlenie drogi tak, by odległość ostatniego źródła światła do mostu uległa zwiększeniu do co najmniej 60 m.

1.3.29. Przy oświetleniu inwestycji w granicach obszarów Natura 2000 i Mazowieckiego Parku Krajobrazowego należy stosować lampy sodowe.

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

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

1.3.32. Przed wlotami do odbiorników zainstalować osadniki wyposażone w kratę na odpływie oraz zasyfonowany odpływ.

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

1.3.34. Zbiorniki infiltracyjne i retencyjno-infiltracyjne należy odpowiednio wkomponować w istniejące otoczenie; zbiorniki infiltracyjne i retencyjno - infiltracyjne obsadzić roślinnością odpowiednią do istniejącego w danym rejonie siedliska; zaleca się nadawanie zbiornikom zlokalizowanym w granicach Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu kształtów nieregularnych; unikać stosowania elementów z betonu, zwłaszcza z betonu lanego.

1.3.35. W rejonie użytku ekologicznego „Powsinek" (od km 6+190 do km 6+270 drogi) - na długości kolizji z użytkiem (ok. 80 m) - nie lokalizować zbiornika retencyjnego ani nie wprowadzać wód do rowu melioracyjnego oznaczonego jako P12.

1.3.36. Odsunąć zbiorniki retencyjno – infiltracyjne o nr ZB10, ZB11, ZB12, ZB13 od rzeki Wilanówki, w celu zwiększenia przestrzeni w najściu do przejścia dla zwierząt zespolonego z rzeką.

1.3.37. Należy zapewnić ochronę pomnika przyrody – dębu szypułkowego – położonego w obrębie projektowanego węzła „Wał Miedzeszyński" (rosnącego na działce przy ul. Wał Miedzeszyński 130 w rejonie km 10+970); w tym celu łącznice węzła należy odsunąć od pnia drzewa na odległość co najmniej 20 - 25 m, w miarę możliwości wskazane jest zachowanie większych odległości; odwodnienie węzła „Wał Miedzeszyński" zaprojektować w taki

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

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

1.3.39. Zachować ciągłość istniejących ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych przeciętych drogą; w tym celu wzdłuż trasy Południowej Obwodnicy Warszawy przewidzieć należy możliwość lokalizacji ścieżki rowerowej.

1.3.40. Należy przewidzieć nasadzenia zieleni z uwzględnieniem gatunków rodzimych występujących w danym zbiorowisku, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe występujące w sąsiedztwie, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu oraz wymogi bezpieczeństwa.

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

1.3.42. Wykonywane rowy trawiaste należy obsiać gatunkami traw wykazującymi odporność na zasolenie.

1.3.43. Roboty budowlane prowadzić pod nadzorem archeologicznym.

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

2.1. Przeprowadzić monitoring rozmieszczenia oraz liczebności populacji lęgowej jarzębatki oraz gąsiorka w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły" w pasie po 1300 m po obu stronach Południowej Obwodnicy Warszawy, w ramach oceny porealizacyjnej oraz przez okres 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji.

2.2. Przeprowadzić monitoring występowania populacji rybitwy białoczelnej, rybitwy rzecznej, zimorodka oraz brodźca piskliwego w okresach migracji oraz w okresie lęgowym, w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły", w pasie po 1300 m po obu stronach Południowej Obwodnicy Warszawy, w ramach oceny porealizacyjnej oraz przez okres 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji.

2.3 Przeprowadzić monitoring występowania populacji modraszka telejusa na terenie Łąk Wilanowskich; ocenę stanu populacji modraszka i jego siedliska przeprowadzić przed przystąpieniem do realizacji inwestycji, po zakończeniu budowy i po 3 latach po oddaniu drogi do użytku.

2.4. Każdorazowo otrzymane wyniki monitoringu należy bezzwłocznie przekazywać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

2.5. Na etapie realizacji przedsięwzięcia przeprowadzić monitoring wód podziemnych :
- W okresie budowy tunelu i prac odwodnieniowych ze względu na występowanie w sąsiedztwie tych prac rezerwatu „Las Kabacki", „Lasu Natolińskiego" oraz występowanie w rejonie planowanych prac gruntów słabonośnych prowadzić monitoring poziomu wód pierwszej i drugiej warstwy wodonośnej w obszarze objętym oddziaływaniem pompowania (lej depresji) oraz na zewnątrz leja.

2.6. Na etapie eksploatacji należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący:
- hałasu w punktach (wg pikietażu planowanej drogi):
  - 3+450 po lewej stronie drogi, w odległości 110 m od osi jezdni, ul. Kokosowa nr 7,
  - 10+600 po prawej stronie drogi, 280 m od osi jezdni, ul. Ogórkowa nr 61B,
  - 13+600 po prawej stronie drogi, 95m od osi jezdni, ul. Arniki nr 4,
  - 16+200 po lewej stronie drogi, 200 m od osi jezdni, ul. Podmokła nr 4,
  - 19+900 po prawej stronie drogi, 90 m od osi jezdni, Majdan nr 21, gm. Wiązowna;
- zanieczyszczeń powietrza w otoczeniu trasy, uwzględniający także emisję z tunelu – pomiary emisji substancji do powietrza;

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

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

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

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

4. **Nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

sentencji niniejszej decyzji wprowadzono zakaz lokalizowania zapleczy budowy na terenie użytku ekologicznego „Powsinek", ponadto Inwestor będzie musiał odgrodzić obszar ww. obiektu tymczasowym ogrodzeniem na czas budowy (pkt 1.2.38. sentencji decyzji), minimalizując jednocześnie zajęcie powierzchni tego terenu oraz kierować dostawy materiałów siecią dróg istniejących w pasie drogowym od strony południowej ww. obszaru (pkt 1.2.39 sentencji decyzji).
Z przedłożonej dokumentacji, w tym raportu wynika, że wielkość nasypu nie wpłynie w znaczący sposób na stan i przepływ wód podziemnych, a kierunek przepływu tych wód jest równoległy do projektowanej trasy. Grunty w tym rejonie, ze względu, iż należą do grup nośności G2-G4 wymagają doprowadzenia do nośności G1, dlatego na odcinku od km 5+500 do km 6+200 i od km 6+750 do km 6+800 przewiduje się ich wymianę. Wymiana ta będzie jednak występowała maksymalnie do 1m głębokości, w związku z czym nie dojdzie do przerwania i naruszenia struktury przepływu wód podziemnych. Ponieważ istniejąca sieć wód powierzchniowych nie zostanie przerwana, gdyż drożność i stały przepływ cieków warunkujących odpowiedni poziom wód gruntowych zostanie zachowany poprzez zastosowanie przepustów, to mimo prostopadłego przepływu względem trasy wód powierzchniowych, nie przewiduje się znaczących zmian. Należy również wykluczyć znaczące negatywne oddziaływanie na modraszka telejusa w czasie eksploatacji przedsięwzięcia – brak fragmentacji populacji w tym rejonie, brak zmiany mikroklimatu siedliska w wyniku zacienienia (przewidywana wysokość nasypu ok. 2,30 m). Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska w wydanym w dniu 7 grudnia 2010 r. postanowieniu, znak: DOOŚidk-453/1712/2424/10/PD-140, uzgadniającym warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, uznał, że nie są konieczne szersze działania minimalizujące proponowane w Aneksie do raportu o oddziaływaniu na środowisko (wrzesień, 2010 r.). Szersze działania minimalizujące sugerowane w ww. opracowaniu dotyczyły czynnej ochrony siedlisk występowania modraszka telejusa i czerwończyka nieparka oraz sposobów ich odtwarzania po zakończeniu etapu realizacji przedsięwzięcia.

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

W wyniku realizacji przedmiotowej inwestycji nastąpi całkowite lub częściowe zniszczenie istniejących i potencjalnych miejsc występowania i rozrodu płazów. Na obszarze planowanej drogi stwierdzono następujące miejsca występowania płazów i gadów:
- Łąki Wilanowskie (w tym użytek ekologiczny „Powsinek") w km od ok. 5+600 – do km 6+250,
- obszar doliny Wisły od km od 8+800 – do km 9+765,
- obszar Mazowieckiego Parku Krajobrazowego od km od 16+100 do km 17+300,
- obszar Lasu Kabackiego,
- obszar rezerwatu „Las Natoliński" na siedliskach łęgu jesionowo - olszowego.

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

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

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

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

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

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

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

Na analizowanym obszarze Natura 2000, w bezpośrednim sąsiedztwie przedsięwzięcia, zinwentaryzowano ponadto miejsca lęgowe 2 gatunków regularnie występujących ptaków migrujących, niewymienionych w Załączniku I Dyrektywy 2009/147/WE, będących przedmiotem ochrony w obszarze: brodźca piskliwego (jedno stanowisko lęgowe w liniach rozgraniczających planowanej inwestycji, dwa stanowiska w granicach izofony 50 dB) oraz sieweczki rzecznej (w granicach izofony 50 dB występuje 6 par lęgowych). Stwierdzono również, iż teren planowanej inwestycji jest potencjalnym miejscem występowania gatunków z rodziny kaczkowatych. W celu zminimalizowania strat powierzchni miejsc lęgowych i żerowiskowych oraz płoszenia ww. gatunków autor raportu zaproponował następujące warunki realizacji inwestycji, w odniesieniu do brodźca piskliwego:
- nie należy tworzyć pod przeprawą mostową trwałych barier dla wody, utrudniających poruszanie się ptaków brodzących wzdłuż rzeki;
- podczas oceny porealizacyjnej zaleca się sprawdzenie, w jakiej odległości od drogi znajdują się najbliższe miejsca lęgowe brodźca;
oraz w odniesieniu do sieweczki rzecznej i gatunków z rodziny kaczkowatych:
- proponuje się budowę mostu o możliwie płaskiej konstrukcji, minimalizującej wpływ na inicjalną część przelotów;
- wskazane jest prowadzenie wycinki drzew poza okresem lęgowym ptaków;
- zaleca się rozpoczęcie prac budowlanych przed okresem lęgowym ptaków, tak aby nie dopuścić do osiedlenia (założenia gniazda) ptaków na terenie przewidzianym pod inwestycję.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

		uwzględniono w analizie akustycznej wykonanej w roku 2006 r. W pkt. 1.3.1. sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora warunek wykonania ekranów akustycznych w celu dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie.
2.5.	W roku 2004 „Grupa w Squadzie" opracowała projekt tzw. „Parku Komunikacyjnego", który powinien być realizowany jednocześnie z POW jako kompensacja przyrodnicza dla terenów Zakola Wawerskiego – mimo widocznego negatywnego wpływu w opracowaniu brak wskazania kompensat przyrodniczych chociażby takich, jak projekt „Parku Komunikacyjnego" lub innych form kompensat przyrodniczych wynikających z budowy POW.	Wniosek częściowo uwzględniony. W sentencji decyzji zobowiązano Inwestora, m.in. do przeprowadzenia rekultywacji terenu zajętego podczas budowy i przywrócenia do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i zadrzewienie (pkt 1.2.8. sentencji decyzji). Ponadto, Inwestor ma obowiązek ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów w trakcie realizacji przedmiotowej inwestycji, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających (pkt 1.2.25 sentencji decyzji), a także uwzględnić w projekcie budowlanym wykonanie ww. nasadzeń zieleni z uwzględnieniem w doborze gatunków rodzimych występujących w danym zbiorowisku, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe występujące w sąsiedztwie, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu oraz wymogi bezpieczeństwa (pkt 1.3.40. sentencji decyzji). Realizacja koncepcji Parku Komunikacyjnego wykracza poza ramy planowanego przedsięwzięcia chociaż jest z nim spójna od strony technicznego wdrożenia. Ideą tej koncepcji jest połączenie zieleni towarzyszącej drodze w układ terenów zieleni oraz odtworzenie więzi lokalnych przerwanych przez drogę. Jedną z zaproponowanych możliwości integrowania społecznego w ramach realizacji konfliktowej inwestycji jaką jest POW - zdaniem inicjatorów koncepcji Parku Komunikacyjnego – mogłoby być uzyskanie pewnej korzyści w postaci zorganizowania miejsc rekreacji w ramach tzw. Parku Komunikacyjnego z terenami zieleni, ścieżką rowerową wzdłuż całej trasy. Zadanie to jest objęte odrębnym projektem i nie dotyczy kompensacji przyrodniczych.
2.6	Uwagi do raportu: – Str. 36 (streszczenia scalonego) – przy realizacji 48 zbiorników retencyjnych i infiltracyjnych zaproponowano budowę wyłącznie 9 separatorów, a przecież każdy odbiornik ścieków nieoczyszczonych z drogi winien mieć na wejściu separator zanieczyszczeń węglowodorami.	– Uwaga częściowo uwzględniona. Z analizy, której wyniki zostały zamieszczonej w raporcie nie wynika konieczność zastosowania wnioskowanej liczby separatorów. W celu zapobiegania i ograniczenia niekorzystnego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko gruntowo – wodne na etapie jej eksploatacji, Inwestor został zobligowany do stosowania urządzeń oczyszczających w postaci osadników piaskowych, separatorów ropopochodnych oraz zbiorników retencyjno-infiltracyjnych lub retencyjnych - przed zrzutem wód do odbiorników (Kanał Grabowski, Wisła, Rów Zagoździański, rów melioracyjny w km 19+740, ziemia) (pkt 1.3.31 sentencji decyzji).

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

	przechodzenia fal wezbraniowych – poziom ten był wspólnym poziomem dla wariantu z tunelem, przy realizacji przeprawy mostowej nie powinien mieć miejsca. Konieczna realizacja co najmniej jednego przejścia dla zwierząt w nasypie w kierunku północ - południe dla trasy POW wzdłuż podstawy wału przeciwpowodziowego „Sitowie" – dotyczy obszaru tarasu zalewowego Wisły.	punkcie między wałami przeciwpowodziowymi wynosi 11,80m (~ 1,0m powyżej korony wału) a nie jak wskazano 6,96 m. Na odcinku od ok. km 9+769 do 10+250 w koncepcji przewidziano budowę nasypu ziemnego. Konstrukcja mostu i podpór zostały uzgodnione przez Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie (pismo z dnia 28.06.2008 r. znak: NZW-210-91-08). Według rozpoznania migracja zwierząt będzie możliwa na odcinku od km 9+600 do 9+769. Teren od km 9+600 do km 9+754 jest tylko okresowo zalewany w okresie wczesno wiosennym lub jesiennym. Odcinek od km 9+754 do km 9+769 jest terenem dostępnym praktycznie przez cały rok za wyjątkiem okresów powodzi. Fale wezbraniowe Wisły występują sporadycznie w kilkunastodniowych okresach. Organ nie znalazł uzasadnienia do lokalizowania przejścia na odcinku drogi wskazanym przez wnoszącego.
	– 9+500 – 10+500 – nasyp trasy o łagodnym spadku na północ i południe (cel – stabilność nasypu w czasie fal wezbraniowych, konieczne obsadzenie krzewami i darnią), wymaga poszerzenia linii rozgraniczających POW.	– Wniosek częściowo uwzględniony. Wzmocnienia oraz sposób zabezpieczenia nasypu drogi zostaną wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami. W pkt 1.3.24. sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do wykonania umocnień stoków skarp i nasypów z możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej. W przywołanym pkt. 1.3.24. sentencji decyzji wprowadzono również zakaz stosowania gabionów oraz unikanie betonowania skarp; w ostateczności dopuszczalne będzie zastosowanie ażurowych płyt betonowych, umożliwiających spontaniczny rozwój roślinności.
	– 15+650 – 16+500 – nielogiczne jest traktowanie przymusowo i sztucznie posadzonego lasu sosnowego o bardzo niskiej jakości nasadzonego przez wojsko w roku 1951 na podstawie rozkazu oraz nielegalnych obwieszczeń stalinowskiego premiera Józefa Cyrankiewicza, dotyczy to również zakresu pikietażu 17+750 – 18+750 (obwieszczenia dotyczące przymusowego zalesienia opublikowane były w Monitorach Polskich: MP 195 108 73, MP 1950 12 81, MP 1950 12 82, MP 1951 08 73, a zostały uchylone w roku 1952 ustawą o zmianie organów władzy budownictwa DU 1952	– Wniosek bezzasadny. Opisywany odcinek drogi znajduje się w granicach Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, w związku z powyższym podlega ochronie prawnej, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. 2009 Nr 151, poz.1220,t.j., ze zm).

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

	pozostawienie niwelety ul. Izbickiej w niezmienionym stanie. .	
3.3.	Na estakadach w Mazowieckim Parku Krajobrazowym zastosować przekrycia półtunelowe w rejonie siedzib ludzkich, a na pozostałym obszarze ekrany dźwiękochłonne o wysokości minimum 3 m zwłaszcza w okolicy Jeziora Torfy.	Wniosek częściowo uwzględniony. Domy mieszkalne zlokalizowane przy ul. Przełęczy są chronione akustycznie – w pkt. 1.3.1.sentencji decyzji zobowiązano Inwestora do wykonania w tym rejonie ekranów akustycznych od km 14+010 do km16+400 o wysokości 5m po stronie prawej oraz w osi jezdni od km 15+415 do km 16+310 o wysokości 4 m. Proponowana lokalizacja ekranów akustycznych ma na celu zapewnienie dotrzymania dopuszczalnych norm natężenia hałasu na terenach chronionych akustycznie. W związku z powyższym nie ma konieczności stosowania innych zabezpieczeń akustycznych w postaci przekryć półtunelowych. Dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania wibroakustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 3. sentencji decyzji).W przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska Inwestor będzie miał obowiązek zastosowania odpowiednich dodatkowych zabezpieczeń. Zaś w sytuacji, w której standardy w środowisku, nie będą mogły być dotrzymane, obowiązkiem Inwestora będzie podjęcie działań mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.
3.4.	Zastosowanie lepszej kompensacji przyrodniczej i pasów zieleni izolacyjnej. Tym samym, wniosek by wraz z budową trasy na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego zrealizowano projekt kompensacji, na przykład wg koncepcji „Grupy w Sąładzie" pochodzącej z 2004 r, znanej pod roboczą nazwą „Park Komunikacyjny".	Wniosek częściowo uwzględniony. Odp. jak do wniosku 2.5.
4.	**Wnioski Stowarzyszenia Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM z dnia 31 stycznia 2011 r.**	
4.1.	Uwagi ogólne do raportu: – W raporcie w sposób pełny i prawidłowy uzasadniono potrzebę realizacji przedsięwzięcia, powołując się, m.in. na jej znaczenie dla obsługi komunikacyjnej Warszawy, z jednej strony jako arteria rozprowadzająca ruch z autostrady A 2 do południowych dzielnic Warszawy, a z drugiej jako fragment warszawskiej obwodnicy ekspresowej obsługującej ruch wewnętrzny –	Uwagi nie wymagają odniesienia się organu.

	międzydzielnicowy. – W raporcie w sposób pełny i prawidłowy uzasadniono wybór wariantu realizacyjnego przedsięwzięcia. – W raporcie dokonano szczegółowej analizy oceny oddziaływania na środowisko, w tym oddziaływania na środowisko przyrodnicze. Ocena ta została wykonana prawidłowo i zawiera analizę wszystkich obszarów przyrodniczych występujących na przebiegu lub w jego pobliżu.	
4.2.	Wnioski szczegółowe do raportu: – Inwestycję należy zrealizować według wariantu wnioskowanego przez Inwestora, czyli w tunelu zamkniętym na terenie zwartej zabudowy dzielnicy Ursynów (od km 0+800 do km 3+455), na nasypie na odcinku od węzła „Przyczółkowa" do mostu nad rzeką Wilanówka, z przeprawą przez Wisłę w formie płaskiego mostu belkowego, z uwzględnieniem uzgodnienia Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 7 grudnia 2010 r. oraz po uwzględnieniu poniższych wniosków.	– Wniosek uwzględniony. Organ po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy rozwiązań projektowych proponowanych przez Inwestora w raporcie wariantów przedsięwzięcia, a także biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, uznał, że wariant proponowany przez Inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła „Przyczółkowa" do mostu nad rz. Wilanówka, z mostem na rz. Wisła o konstrukcji płaskiej jest rozwiązaniem najkorzystniejszym.
	– Celem zabezpieczenia przed hałasem okolicy Skarpy Wiślanej należy przewidzieć możliwość zastosowania przekrycia pełnego lub półprzekrycia na odcinku minimum 300 m po wyjściu trasy z tunelu (od km 3+455 do km 3+755). Pozwoli to zabezpieczyć przed hałasem nie tylko okolice skarpy, ale też okoliczne bloki mieszkalne istniejące w rejonie planowanego wyjścia trasy z tunelu.	– Wniosek nieuwzględniony. W sentencji decyzji organ nałożył na Inwestora szereg warunków, które mają zapewnić ochronę wibroakustyczną dla mieszkańców terenów położonych w pobliżu planowanej drogi, m. in. zaprojektowanie i wykonanie ekranów akustycznych chroniących tereny po wyjściu trasy z tunelu, w tym na odcinku (od km 3+455 do km 3+755).
	– Przejście drogi przez rzekę Wilanówkę (km 7+000) należy zaprojektować w formie wydłużonego mostu (od km 6+850 do km 7+150) tak, by zapewniona była możliwość swobodnej migracji dużych zwierząt wzdłuż brzegów rzeki. Przejście dołem wzdłuż rzeki	– Wniosek uwzględniony. W pkt. 1.3.10. sentencji niniejszej decyzji zobowiązano Inwestora do wykonania przejścia dolnego dla zwierząt w nad rzeką Wilanówką w km ok. 7+000, którego parametry podano w pkt. 1.3.11. sentencji decyzji.

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

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

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

	winny posiadać formę umożliwiającą ich harmonijne wkomponowanie w krajobraz (szczególnie na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu) i współgrać z otaczającymi istniejącymi i planowanymi formami zagospodarowania terenu.	zostaną zaprojektowane w taki sposób, aby zapewnić im estetyczny wygląd, wkomponować w krajobraz i zapewnić zieleń osłaniającą od strony zewnętrznej, do czego zobowiązano Inwestora w pkt 1.3.6. sentencji niniejszej decyzji. Dodatkowo w celu ograniczenia uciążliwości hałasowych związanych z eksploatacją przedsięwzięcia Inwestor został zobowiązany, aby w projekcie budowlanym uwzględniona została konieczność wykonania nawierzchni projektowanej drogi z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi (pkt. 1.3.9. sentencji decyzji). Dla zweryfikowania rzeczywistego oddziaływania wibroakustycznego planowanego przedsięwzięcia i oceny skuteczności zastosowanych ekranów, nałożono na Inwestora obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 3 sentencji decyzji) wyniki której umożliwią niezbędną korektę lokalizacji oraz parametrów ekranów akustycznych, o których mowa w pkt. 1.3.1 sentencji decyzji, w celu zapewnienia najlepszej możliwej ochrony terenów sąsiadujących z przedmiotową drogą, a także umożliwienia ewentualnego zaprojektowania i wykonania dodatkowych zabezpieczeń wibroakustycznych zapewniających dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku lub potwierdzą konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania w przypadku stwierdzenia ewentualnych przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu na skutek eksploatacji przedsięwzięcia. W celu zapewnienia stałej kontroli oddziaływania akustycznego planowanej drogi na tereny znajdujące się w jej otoczeniu Inwestor został zobowiązany do przygotowania programu monitoringu środowiska, w tym w zakresie kontroli poziomu hałasu (pkt. 2.6 sentencji decyzji).
5.8.	Uwagi dotyczące scalonego raportu o oddziaływaniu na środowisko Południowej Obwodnicy Warszawy z kwietnia 2010 r. wraz z aneksem z września 2010 r. odnośnie zawartych w nich nieścisłości i pomyłek: – Lokalizacja proponowanych ekranów akustycznych jest inna na załączniku nr 20 (lokalizacja budynków do dokumentacji fotograficznej), a inna na rysunku nr 13 (urządzenia ochrony środowiska).	– Uwaga bezzasadna. Na rysunku 13 przedstawiającym środki ochrony środowiska przedstawiono obszary chronione akustycznie. Natomiast w załączniku 20 (dokumentacja fotograficzna) przedstawiono fotografie budynków wybudowanych w latach 2006 – 2009, których ochronę akustyczną przewidziano poprzez zaprojektowanie ekranów akustycznych. Lokalizację ekranów akustycznych, które mają zapewnić ochronę wibroakustyczną dla mieszkańców terenów położonych w pobliżu planowanej drogi podano w pkt 1.3.1. sentencji niniejszej decyzji. Wymienione ekrany uwzględniają również zabudowe powstalą w

		okresie 2006 – 2009 r., znajdująca się na obszarach chronionych akustycznie.
	– W części dotyczącej propozycji zaleceń (rozdział 16 raportu) w punkcie 7 błędnie przywołano tabelę 7.1.5 jako zawierającą propozycję zastosowania zabezpieczeń akustycznych.	– Uwaga bezzasadna. W rozdziale 16 raportu w pkt 7. Tabela Nr 7.1.5. zawiera lokalizację proponowanych ekranów akustycznych dla ochrony akustycznej zabudowy.
	– Pomnik przyrody oznaczony numerem 36, czyli zgodnie z załącznikiem nr 8 („Wykaz drzew pomnikowych…") dwie wierzby kruche Salix fragilis, na rysunku nr 7 („Identyfikacja siedlisk…") oraz na rys. nr 10 („Uwarunkowania środowiskowe i przestrzenne") naniesiony jest w zlej lokalizacji. Te drzewa w rzeczywistości znajdują się przy skrzyżowaniu ulic Klimczaka i Przyczółkowej naprzeciwko pomnika Króla Jana III Sobieskiego.	– Z posiadanych przez organ informacji wynika, że pomnik przyrody oznaczony numerem 36 faktycznie omyłkowo został naniesiony w niewłaściwej lokalizacji. Pomnik przyrody w poprawnej lokalizacji znajduje się w odległości ok. 1380 m od osi drogi. Wg niewłaściwie przedstawionej lokalizacji pomnik znajdował się w odległości ok. 860 m od osi drogi. Tak więc omyłka nie ma znaczenia dla oceny oddziaływania drogi ani na propozycje środków minimalizujących oddziaływanie.
	– Na rys. nr 7 („Identyfikacja siedlisk…") pomimo oznaczenia w legendzie, nie naniesiono użytku ekologicznego „Powsinek", ani chronionych gatunków owadów oznaczonych numerami 36 – 40. Brakuje również wykazu gatunków chronionych, do którego powyższa numeracja się odnosi.	– Uwaga bezzasadna Z treści raportu oraz aneksu wynika, że użytek ekologiczny „Powsinek" został zaznaczony na mapie nr 7 jako „obszar o wysokich walorach przyrodniczych", ale nie zaznaczono dokładnie granicy tego użytku gdyż mapa przedstawia waloryzację przyrodniczą terenu w obszarach a nie dokładne granice poszczególnych inwentaryzowanych terenów. Granica użytku jednoznacznie została pokazana na rysunku Nr 10. Rozmieszczenie chronionych gatunków owadów (oznaczenia nr 36-40) wskazane jest na rysunku Nr 7.
6.	**Wnioski Stowarzyszenia ZIELONE MAZOWSZE z dnia 28 stycznia 2011 r.**	
6.1.	Wniosek o włączenie do przedmiotowego postępowania na prawach strony.	Wniosek uwzględniony. Zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy Poś organizacje ekologiczne, które uzasadniając to miejscem swojego działania zgłoszą chęć uczestnictwa w określonym postępowaniu administracyjnym wymagającym udziału społeczeństwa i złożyły wnioski w ramach tego postępowania, uczestniczą w tym postępowaniu na prawach strony. Odpowiedzi udzielono pismem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 8 marca 2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.12.2011.JI.
6.2.	Wniosek o przeprowadzenie pełnej procedury oceny oddziaływania na środowisko wynikającej z dyrektyw unijnych. W ocenie oddziaływania inwestycji na środowisko powinno zostać przeprowadzone szczegółowe	Wniosek bezzasadny. Przedłożony raport oraz jego aneks zawierają analizę wpływu planowanego przedsięwzięcia na elementy środowiska określone w art. 52 ustawy Poś, w tym: jakość powietrza, stan klimatu akustycznego, wód podziemnych i powierzchniowych, gleb. Analizowane

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

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

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

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

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

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

Nie stwierdzono możliwości transgranicznego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

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

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

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Attowska

Załącznik:
1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

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

Warszawa, dnia 29 kwietnia 2011 r.

REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE

WOOŚ-II.4200.12.2011.JI

załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

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

I. INWESTOR

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

II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

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

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

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

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

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

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

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

III. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

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

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

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

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

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

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

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

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

POWIĄZANIA I OBSŁUGA TERENÓW PRZYLEGŁYCH

Na przedmiotowym odcinku drogi POW w ramach przedsięwzięcia planuje się budowę następujących węzłów drogowych:
- węzeł „Ursynów-Zachód";
- węzeł „Ursynów-Wschód";
- węzeł „Przyczółkowa";
- węzeł „Wał Miedzeszyński";
- węzeł „Patriotów";

Docelowo przewidziane są dodatkowe dwa węzły:
- z projektowaną ulicą Czerniakowską, który usytuowany będzie na odcinku pomiędzy węzłem
- „Przyczółkowa" a węzłem „Wał Miedzeszyński";
- z projektowaną trasą Olszynki Grochowskiej, który usytuowany będzie pomiędzy węzłem „Wał Miedzeszyński" a węzłem „Patriotów".

Projektowana trasa POW powiązana będzie z istniejącym układem drogowym za pomocą węzłów drogowych. Trasa będzie powiązana z następującymi drogami:
- węzeł „Puławska" ul. Puławska - droga krajowa nr 79;
- węzeł „Ursynów-Zachód" ul. Indiry Gandhi - droga gminna;
- węzeł „Ursynów-Zachód" ul. Płaskowicka - droga gminna;
- węzeł „Przyczółkowa" ul. Przyczółkowa - droga wojewódzka nr 724;
- węzeł „Czerniakowska-bis" proj. droga Czerniakowska-bis;
- węzeł „Wał Miedzeszyński" ul. Wał Miedzeszyński - droga wojewódzka nr 801
  ul. Ogórkowa - droga gminna;
- węzeł „Olszynka Grochowska" docelowo projektowana droga Olszynka Grochowska;
- węzeł „Patriotów" ul. Patriotów - droga powiatowa;
- węzeł „Lubelska" droga krajowa nr 17, autostrada A2.

PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

klasa techniczna S (droga ekspresowa),
prędkość projektowa 80 km/h,
nośność 115 kN/oś,
całkowicie ograniczona dostępność,
jezdnie główne:

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

łącznice P1:

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

łącznice P2:

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

łącznice P3:

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

łącznice P4:

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

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

Szerokość w liniach rozgraniczających na trasie wynosi około:

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

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

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie
Aleksandra Kłowska