

MAZOWIECKI URZĄD WOJEWÓDZKI  
w Warszawie  
Wydział Środowiska i Rolnictwa  
00-950 Warszawa, Pl. Bankowy 3/5



Warszawa, 12.02.2007 r.

WŚR.I.EM/6613/1/80/05

### Zawiadomienie

Na podstawie art. 49 ustawy 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071) zawiadamia się, że Minister Środowiska wydał postanowienie uzgadniające warunki decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizacji przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła "Marki" do węzła Lubelska".

Ww. postanowienie zostało wydane na podstawie art. 48 ust. 2 pkt.2 ustawy z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (DZ. U. z 2006 nr 129, poz. 902) w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia jw.

Postępowanie administracyjne w powyższym zakresie wszczęto na wniosek z 22.11.2005 r. znak GDDKIA-O/WA-B.13m/400/406/2005 Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa.

W załączeniu kserokopia postanowienia Ministra Środowiska.

Do wywieszenia na tablicy ogłoszeń w:

1. Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie;
2. Urzędzie Miasta Marki;
3. Urzędzie Miasta i Gminy Żąbki;
4. Urzędzie Miasta Zielonka
5. Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Wesoła;
6. Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Rembertów;
7. Urzędzie Miasta Sulejówek
8. Urzędzie Gminy Halinów;
9. Urzędzie Gminy Wiązowna;
10. Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa.

DYREKTOR  
Wydziału Środowiska i Rolnictwa  
Ewa Stepińska

Wywieszono dnia .....

Zdjeto dnia.....

Pieczęć Urzędu

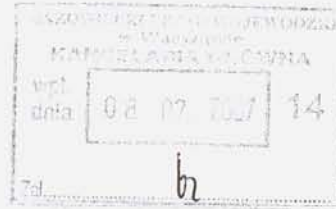
Po zdjęciu z tablicy ogłoszeń należy odesłać na adres:  
Wydział Środowiska i Rolnictwa  
Mazowiecki Urząd Wojewódzki  
Plac Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa.



Warszawa, dnia 06.02.2007 r.

**MINISTER ŚRODOWISKA**  
*Jan Szyszko*

DOOŚ-6d/12958/2007



**POSTANOWIENIE**

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

**uzgadniam realizację przedsięwzięcia według wariantu W3 i określam następujące warunki:**

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren przywrócić do poprzedniego stanu.
2. Zaplecza budowy, a w szczególności magazyny, składy i bazy transportowe w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych, w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.
3. Ograniczyć do niezbędnego minimum zajętość terenu na obszarze chronionym oraz na terenach leśnych. Prace budowlane nie powinny wychodzić poza wyznaczony pas drogowy. Transport materiałów niezbędnych do budowy powinien odbywać się przede wszystkim w obrębie wyznaczonego pasa drogowego.
4. Prace związane z realizacją inwestycji jak usuwanie drzew, krzewów i gleby prowadzić poza okresem rozrodczym zwierząt (poza okresem od początku kwietnia do końca lipca).
5. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00).



6. W czasie budowy usuwana z powierzchni ziemia próchnicza powinna być haldowana do późniejszego wykorzystania w zagospodarowaniu terenu po zakończeniu inwestycji. Prowadzenie prac związanych z usuwaniem warstwy gleby i wykonywaniem nasypów lub wykopów powinno odbywać się możliwie małymi frontami robót, aby unikać zjawisk erozji eolicznej oraz innych procesów geodynamicznych związanych ze wpływem powierzchniowym.
7. Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu cieków wprowadzić rozwiązania zabezpieczające przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z prac budowlanych.
8. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo – gazowych do powietrza podczas prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, stosować do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na placu budowy.
9. Masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltów.
10. Roboty nawierzchniowe prowadzić w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowanie substancji odorotwórczych.

## II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Budowę ekranów akustycznych na następujących odcinkach:

- a) strona południowa (prawa):

Pikietaż (km)	Wysokość (m)	Długość ekranów (m)
od -2+000 do -1+300	4	700
od -1+400 do -0+900	5	500
od -0+900 do 0+000	4	900
od 4+650 do 5+800	4	1150
od 13+750 do 16+050	3	2300
od 18+300 do 18+350	3	50
od 18+350 do 19+100	4	780 (długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach)
od 19+100 do 20+000	3	940 (długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach)
od 20+850 do 22+450	3	1650 (długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach)
od 22+450 do 22+550	3	100
od 22+550 do 23+200	3	700 (długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach)

b) strona północna (lewa):

Pikietaż (km)	Wysokość (m)	Długość ekranów (m)
od -2+200 do -1+800	3	400
od -1+800 do -1+300	4	500
od -1+350 do 0+920	4	2270
od 4+300 do 5+800	4	1450
od 18+300 do 18+720	3	420
od 18+700 do 20+270	3	1610 (długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach)
od 20+500 do 22+460	3	1960
od 22+450 do 22+600	3	150
od 22+600 do 22+900	3	350 (długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach)

2. W zależności od typu krajobrazu, a także ze względu na usytuowanie planowanej drogi względem poziomu terenu zastosować następujący rodzaj ekranów:
- ekrany od strony prawej (wzdłuż kierunku od węzła „Marki” do węzła „Drewnica”):
    - od km -2+000 do km -1+646 ekrany przezroczyste,
    - od km -1+646 do km -1+300 ekrany przezroczyste,
    - od km -1+300 do km -0+800 ekrany typu „zielona ściana”,
    - od km -0+800 do km 0+000 ekrany typu „zielona ściana”;
  - ekrany od strony północnej, a następnie po stronie lewej (wzdłuż kierunku od węzła „Drewnica” do węzła „Marki”):
    - od km -2+200 do km -1+300 ekrany przezroczyste,
    - od km -1+300 do km 0+500 ekrany typu „zielona ściana”,
    - od km 0+500 do km 0+650 ekrany przezroczyste,
    - od km 0+650 do km 0+920 ekrany typu „zielona ściana”;
  - ekrany od strony lewej (wzdłuż kierunku od węzła „Rembertów” do węzła „Poligon”):
    - od km 4+300 do km 5+300 ekrany typu „zielona ściana”,
    - od km 5+300 do km 5+400 ekrany przezroczyste,
    - od km 5+400 do km 5+800 ekrany typu „zielona ściana”;
  - ekrany od strony prawej (wzdłuż kierunku od węzła „Poligon” do węzła „Zielonka”):
    - od km 4+650 do km 5+300 ekrany typu „zielona ściana”,
    - od km 5+300 do km 5+400 ekrany przezroczyste,
    - od km 5+400 do km 5+800 ekrany typu „zielona ściana”,
  - ekran od strony prawej (wzdłuż kierunku od węzła „Poligon” do węzła „Okuniew”) od km 13+750 do km 16+050 ekrany typu „zielona ściana”;
  - ekran od strony prawej (wzdłuż kierunku od węzła „Okuniew” do węzła „Konik Nowy”) od km 18+300 do km 20+000;
  - ekran od strony lewej (wzdłuż kierunku od węzła „Konik Nowy” do węzła „Okuniew”) od km 18+300 do km 20+270 ekran „zielona ściana” z oknami widokowymi (50m) z ekranów przezroczystych co około 300 m;
  - ekran od strony prawej (wzdłuż kierunku od węzła „Halinów” do węzła „Konik Nowy”):
    - od km 20+850 do km 22+300 ekrany typu „zielona ściana”,
    - od km 22+300 do km 23+200 ekran przezroczysty
  - ekran od strony lewej (wzdłuż kierunku od węzła „Konik Nowy” do węzła „Halinów”):
    - od km 20+500 do km 22+300 ekrany typu „zielona ściana”,

- od km 22+300 do km 22+900 ekrany przezroczyste.

3. Umieszczenie na przezroczystych ekranach sylwetek ptaków drapieżnych.
4. Odprowadzanie wód opadowych z drogi do systemu kanalizacji deszczowej na następujących odcinkach:
  - a) od km 6+810 do km 7+670,
  - b) od km 8+110 do km 8+310,
  - c) od km 8+750 do km 9+750,
  - d) od km 16+600 do km 18+150.
5. Dla odcinków trasy prowadzonych w wykopie, odprowadzanie wód deszczowych kanalizacją prowadzoną po dwóch stronach drogi z odprowadzeniem wód do odbiornika.
6. Odprowadzania wód opadowych z odcinków trasy prowadzonych na estakadach do usytuowanej po dwóch stronach drogi kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód do odbiornika.
7. Realizację zbiorników ziemnych retencyjno – infiltracyjnych na terenach, gdzie występują korzystne warunki gruntowo – wodne do odprowadzenia wód do gruntu. Na terenach gdzie warunki gruntowo – wodne są niekorzystne dla infiltracji wód do gruntu proponuje się budowę uszczelnionych zbiorników ziemnych retencyjnych z ewentualnym odprowadzeniem wód do odbiornika.
8. Zbiorniki retencyjne powinny zapewniać możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii.
9. Budowę przejść dla zwierząt w następujących lokalizacjach i parametrach:

Lp.	położenie w km	wymiary przejść [m x m]	rodzaj przejścia (górne/ dolne)
1	1+700	średnie 6m x 2,5m	przejście dolne
2	3+850	średnie 6m x 2,5m	przejście dolne
3	6+250	nie mniej niż 50m	przejście górne
4	7+700	nie mniej niż 50m	przejście górne
5	9+900	duże, szerokość 15m, wysokość 3,5m	przejście dolne
6	11+400	nie mniej niż 50m	przejście górne
7	14+500	nie mniej niż 50m	przejście górne
8	17+900	średnie 6m x 2,5m	przejście dolne
9	21+800	małe 2m x 1m	przejście dolne
10	23+600	średnie 6m x 2,5m	przejście dolne

10. Pokrycie przejść górnych naturalną pokrywą umożliwiającą wegetację roślin. Przejście powinno mieć wyodrębnioną strefę podejścia o nachyleniu do 16%, wyposażoną w ogrodzenia naprowadzające. Strefę podejścia i przejście należy zagospodarować zielenią, w tym krzewami – stosować gatunki występujące naturalnie na terenie sąsiadującym, uwzględnić gatunki owocujące w celu podniesienia atrakcyjności przejścia dla zwierząt. Na przejściu zainstalować ekrany osłaniające

- przed oświetleniem (drewniane o wysokości około 2,0m). Ogrodzenie przejścia (łącznie z podejściem) powinno być połączone z ogrodzeniem drogi.
11. Zaprojektowanie węzła „Zielonka” na estakadzie zamiast nasypu (co najmniej w rejonie skrzyżowania z linią kolejową) w celu zapewnienia swobodnej migracji zwierząt.
  12. Budowę przejść (o parametrach co najmniej 1,5m x 1m, rozmieszczonych w odległości nie większej niż co 100m) dla płazów na odcinkach ich wzmoczonej migracji:
    - a) od km 2+500 do km 2+750 (węzeł Zielonka),
    - b) od km 6+900 do km 7+700 (zwarty kompleks leśny),
    - c) od km 8+200 do km 14+000 (zwarty kompleks leśny).
  13. Dostosowanie przepustów do odpowiednich parametrów tak, aby służyły jako przejścia dla małych zwierząt. Tam, gdzie będzie to możliwe technicznie przepusty wodne zaopatrzyć w suche półki o szerokości około 50 cm, umieszczone powyżej przewidywanego zwierciadła wody w przepuscie. Półki te powinny w łagodny sposób łączyć się z terenem przylegającym do przepustu.
  14. Na terenach leśnych zaprojektowanie ogrodzenia drogi zabezpieczającego przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię i naprowadzającego w kierunku przejść. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić nie mniej niż 2 m. Wygradzenie siatką wprowadzić na następujących odcinkach:
    - a) od km 0+630 do km 4+700,
    - b) od km 5+500 do km 7+600,
    - c) od km 8+200 do km 13+200,
    - d) od km 14+000 do km 15+500.
  15. Ze względu na występowanie płazów wygradzenie na odcinkach:
    - a) od km 2+400 do km 2+850,
    - b) od km 6+800 do km 7+800,
    - c) od km 8+100 do km 14+100,powinno mieć oczka gęstsze w części dolnej (do wysokości około 60 cm od terenu i być wkopane w ziemię), stosować plotki naprowadzające pomiędzy ogrodzeniem i przejściem.
  16. Uzupelnienie strat w zieleni poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
  17. W związku z wycinką powierzchni leśnych pod drogę, niezbędne jest przyspieszenie tworzenia się naturalnej strefy brzegowej lasu poprzez nasadzenia dogęszczające na skraju lasu. Nasadzenia wykonać na następujących odcinkach drogi:
    - a) od km 0+630 do km 4+700,
    - b) od km 5+500 do km 7+600,
    - c) od km 8+200 do km 13+200,
    - d) od km 14+000 do km 15+500.
  18. W węzłach i rozjazdach zaprojektować zieleni ozdobno – użytkową.

- 1) Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia złożony przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 22 listopada 2005 r., znak: GDDKiA-O/WA-B.13m/400/406/2005;
- 2) Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy – na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” z października 2005 r. wykonany przez Profil Sp. z o.o., Biuro Warszawa;
- 3) Uzupełnienie do raportu o oddziaływaniu na środowisko z lipca 2006 r. w zakresie odpowiedzi na pisma: Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Ministra Środowiska, Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, przygotowane przez Profil Sp. z o.o., Biuro Warszawa;
- 4) Uzupełnienie do raportu ze stycznia 2007 r., przygotowane przez Profil Sp. z o.o., Biuro Warszawa;
- 5) Analiza wariantu „0” tzn. zaniechania budowy Obwodnicy Ekspresowej Warszawy – prognoza 2025 r. z czerwca 2006 r. wykonana przez Profil Sp. z o.o. Biuro Warszawa, Transprojekt Warszawa Sp. z o.o., Biuro Planowania Rozwoju Warszawy S.A., Towarzystwo „WIR”, Instytut Ochrony Środowiska.
- 6) Kopie map ewidencyjnych.

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”, stanowiącej element północno – wschodniej obwodnicy w ciągu dróg krajowych Warszawy. Planowana droga krajowa o parametrach drogi ekspresowej w wariantcie W3 będzie miała długości około 28,18 km, dwie jezdnie o docelowo 3 pasach ruchu każda. Projektowana trasa obwodnicy w wariantcie W3 zlokalizowana została w województwie mazowieckim w granicach administracyjnych miasta Marki, miasta i gminy Ząbki, miasta Zielonka, miasta stołecznego Warszawy: dzielnica Rembertów, gminy Halinów i gminy Wiązowna.

Od strony północnej, planowana trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy w wariantcie W3 zaczyna się węzłem „Marki” w miejscowości Marki i do węzła „Drewnica” przechodzi przez tereny częściowo zabudowane i półotwarte, po skraju dużego kompleksu leśnego Lasów Państwowych Nadleśnictwa Drewnica. Od węzła „Drewnica” trasa skręca w kierunku południowo – wschodnim wchodząc w kompleks leśny przecinając w kilku miejscach istniejące ciągi komunikacyjne drogowe i kolejowe. Po przejściu przez północny fragment zabudowy Rembertowa kieruje się ku wschodowi w rejon Okuniewa. Na odcinku około 7,5 km przechodzi przez tereny leśne (Lasy Rembertowskie), następnie przekracza dolinę rzeki Długiej przechodząc przez kompleks łąk wchodzi w kompleks leśny omijając Okuniew od strony północnej i wschodniej. Planowana trasa obwodnicy przebiega następnie w kierunku południowym przez tereny otwarte (łąki, pastwiska, grunty orne), omijając od strony wschodniej zabudowę Sulejówka, w kilku miejscach przecinając niewielkie kompleksy leśne i tereny zabudowane. Poprzez węzły „Halinów” i „Konik Nowy” dochodzi do węzła „Michałówek”, gdzie łączy się z planowaną autostradą A-2 biegnącą w kierunku wschód – zachód. Na odcinku 2,5 km po trasie projektowanej autostrady A-2 dochodzi do węzła końcowego „Lubelska”. Powiązanie obwodnicy z siecią dróg publicznych nastąpi poprzez budowę 9 bezkolizyjnych węzłów drogowych: węzeł „Marki”, „Drewnica”, „Zielonka”, „Poligon”, „Okuniew”, „Halinów”, „Konik Nowy”, „Michałówek”, „Lubelska”.

Na podstawie przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko analiz, określono oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. W oparciu o informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji zostały zdefiniowane warunki realizacji oraz eksploatacji drogi, zapewniające ochronę środowiska.

W przedłożonej do uzgodnienia dokumentacji przeanalizowano cztery warianty lokalizacyjne realizacji inwestycji oraz wariant „0” polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Poddane analizie rozwiązania alternatywne dotyczyły zmiany przebiegu trasy obwodnicy w odniesieniu do wariantu podstawowego W2, na który został złożony wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia. Analizowano następujące rozwiązania lokalizacyjne: wariant WIIIA o przebiegu – Marki, Ząbki, Zielonka, Warszawa: dzielnica Rembertów i Wesola, Sulejówek oraz gminę Wiązowna; wariant W1 i W2 różniące się od wariantu WIIIA przebiegiem na terenie dzielnicy Wesola (od węzła „Rembertów” do węzła „Zakręt”); wariant W3 tzw. „samorządowy”, gdzie początkowy odcinek trasy wariantu w rejonie granicy Warszawy w Rembertowie pokrywa się z przebiegiem według wariantów WIIIA, W1, W2, dalej przebiega wzdłuż poligonu wojskowego w Zielonce, przez gminy: Halinów i Wiązowna. Wśród rozwiązań dodatkowych rozważano również poprowadzenie drogi w tunelu w wariantach W1, W2, WIIIA w obrębie dzielnicy Wesola. W oparciu o analizy zawarte w przedłożonej dokumentacji warunki realizacji przedsięwzięcia zostały określone dla planowanej obwodnicy w lokalizacji według wariantu W3.

Wschodnia obwodnica będzie w przyszłości jednym z odcinków ekspresowej obwodnicy Warszawy i ważnym elementem warszawskiego węzła drogowego. Obwodnica ekspresowa będzie łączyć się m.in. z budową autostrady A-2: od zachodu – w węźle „Konotopa”, od wschodu w węźle „Lubelska”. Celem budowy „Ekspresowej Obwodnicy Okoławarszawskiej” jest połączenie systemu dróg miejskich Warszawy z układem dróg krajowych, wyprowadzenie ruchu z centrum miasta zapewnienie (wraz z planowaną obwodnicą miejską i śródmiejską) sprawnych powiązań drogowych pomiędzy dzielnicami. Zatem zaniechanie budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy należy rozpatrywać w szerszym kontekście jako zaniechanie budowy jednego z ważnych elementów planowanego systemu drogowego miasta co w sposób istotny zmieniliby warunki pracy tego systemu.

Planowana wschodnia obwodnica zlokalizowana jest w obrębie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Projektowana droga przebiega w znacznej odległości od obszarów Natura 2000. Najbliżej położonym obszarem sieci Natura 2000 jest projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Łęgi Czarnej Strugi (PLH140009) usytuowany około 7 km od drogi. Pozostałe obszary Natura 2000 znajdują się w znacznym oddaleniu od przedsięwzięcia poza zasięgiem oddziaływania inwestycji. Mając na uwadze zakres prac planowanego przedsięwzięcia, zasięg oddziaływań związany z eksploatacją i znaczną odległość należy założyć, że inwestycja nie będzie miała negatywnego wpływu na stan i funkcjonowanie obszarów Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Na etapie realizacji wystąpi zwiększony poziom hałasu spowodowany pracą maszyn budowlanych, jak również ciężkich pojazdów dowożących materiały budowlane. Droga będzie przebiegała w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, dlatego też prace budowlane powinny tam być prowadzone w godzinach, w których hałas będzie najmniej uciążliwy dla mieszkańców, a więc w porze dziennej. Ponadto, jak wynika z analiz przeprowadzonych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, istnieje konieczność zastosowania odpowiednich zabezpieczeń w postaci ekranów akustycznych, na odcinkach, gdzie mogą być przekroczenia standardów jakości środowiska w tym zakresie, wskazanych w punkcie II.1. postanowienia. W zależności od typu krajobrazu, a także ze względu na usytuowanie projektowanej drogi względem poziomu terenu, zaproponowano zastosowanie dwóch rodzajów ekranów: przezroczystego i ekranu typu „zielona ściana”. Odcinki poszczególnych typów ekranów wskazano w punkcie II.2. postanowienia. Ekran przezroczysty proponuje się w krajobrazie zarastających łąk i pól w pobliżu osad mieszkaniowych i w krajobrazie rolniczym na odcinkach, gdzie droga przebiega na wysokich nasypach. W krajobrazie kulturowym zdegradowanym ekrany przezroczyste zastosowano na przejazdach górą nad ważnymi osiami



widokowymi tras komunikacyjnych i na odcinku zabudowy wielorodzinnej w Markach. Na pozostałych odcinkach proponuje się zastosować pełne ekrany typu „zielona ściana”.

W rejonie planowanej obwodnicy zlokalizowane są dwa obszary Głównych Zbiorników Wód Podziemnych: zbiornik nr 222 – Dolina Środkowej Wisły oraz zbiornik nr 215A – Subniecka Warszawska (część centralna). Ze względu na wysoki poziom wód gruntowych wskazane jest odprowadzanie wód opadowych z drogi do systemu kanalizacji deszczowej na odcinkach wskazanych w punkcie II. 4. postanowienia. Projekt budowy drogi zakłada retencjonowanie wód opadowych spływających z planowanej trasy obwodnicy poprzez budowę zbiorników retencyjnych oraz retencyjno – infiltracyjnych w zależności od warunków gruntowo – wodnych.

Nowa droga o znacznym natężeniu ruchu stanowić będzie barierę dla zwierząt migrujących. Teren lokalizacji wariantu W3 pod względem wielkości populacji zwierząt dużych (łoś, sarna, daniel, jeleń) w kontekście fragmentacji siedlisk można scharakteryzować jako obszar o wysokim znaczeniu. W celu umożliwienia migracji zwierząt w korytarzach ich nasilonych wędrówek, które znajdują się na przecięciu planowanej obwodnicy, zaprojektowano 10 przejść dla zwierząt (w tym 4 przejścia górne i 6 przejść dolnych), których lokalizacja i parametry zostały wskazane w punkcie II.9., II.10. oraz II.11. postanowienia. Ponadto w celu wyeliminowania wypadków drogowych ze zwierzętami na terenach leśnych należy zaprojektować ogrodzenie drogi zabezpieczające przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię i naprowadzające w kierunku przejść. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić nie mniej niż 2 m. Lokalizacja ogrodzenia została wskazana w punkcie II.14. postanowienia. W miejscach wzmoczonej migracji płazów, których odcinki wskazano w punkcie II.12. zaleca się wybudowanie przejść dla płazów. Przejścia te (o wymiarach min. szerokość – 1,5 m, wysokość 1,0 m ) należy rozmieścić w odległościach nie większej niż co 100 m. Ponadto na odcinkach, gdzie droga będzie przebiegała przez tereny o wzmoczonej migracji płazów planowane na tych odcinkach wygrodenie powinno mieć oczka gęstsze w części dolnej (do wysokości około 60 cm) i być wkopane w ziemię. Należy również zastosować płotki naprowadzające zwierzęta pomiędzy ogrodzeniem i przejściem.

Realizacja przedsięwzięcia będzie się wiązała z wycinką dużych powierzchni leśnych. Niezbędne jest uzupełnienie strat w zieleni poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Na odcinkach, gdzie prowadzona będzie wycinka powierzchni leśnych pod drogę niezbędne jest przyspieszenie tworzenia naturalnej strefy brzegowej lasu poprzez nasadzenia dogęszczające na skraju lasu. Ponadto w projekcie zieleni należy przewidzieć zieleni izolacyjną i ozdobną z zastosowaniem gatunków rodzimych odpornych na zanieczyszczenia powietrza oraz na całym odcinku zieleni dekoracyjną. W krajobrazie rolniczo – leśnym i w krajobrazie zarastających łąk, w przypadku poprowadzenia drogi po wysokim nasypie, wskazane jest wprowadzenie na skarpy nasypów krzewów okrywających w celu wkomponowania ich w otoczenie. W krajobrazie rolniczym i kulturowym, szczególnie w celu optycznego obniżenia wysokich skarp nasypów, wskazane jest wprowadzenie u ich podnóży krzewów i drzew o charakterze zadrzewień śródpolnych. W krajobrazie osadnictwa podmiejskiego i wiejskiego, wzdłuż projektowanej drogi wskazane jest zaprojektowanie atrakcyjnych terenów zieleni. Na terenach otwartych w sąsiedztwie zabudowań, stosować pasy zieleni osłonowo – izolacyjnej z nasadzeniami drzew i krzewów odpornych na zanieczyszczenia powietrza, gatunków odpowiednich do siedliska. Szerokość pasów zieleni co najmniej 5-8m w pasie drogowym (na odcinkach, gdzie istnieje techniczna możliwość nasadzeń).


W rejonie planowanej inwestycji w wariantcie W3 występuje 14 stanowisk archeologicznych. W sąsiedztwie drogi znajdują się również obiekty wpisane do ewidencji zabytków. Mając powyższe na uwadze realizacja inwestycji musi być zgodna z przepisami odrębnymi w zakresie ochrony zabytków i opieki nad zabytkami.

Ponadto w okresie realizacji odwodnień budowlanych, w rejonie węzła „Zielonka” będą prowadzone obserwacje położenia zwierciadła wód podziemnych. W tym celu zostaną zainstalowane tymczasowe piezometry do monitoringu poziomu wody gruntowej w zasięgu leja depresji w trzech przekrojach obserwacyjnych (po trzy piezometry w każdym przekroju w odległości około 10m, 30m i 100 m od krawędzi wykopu budowlanego).

Jednocześnie przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w celu sprawdzenia skuteczności zaprojektowanych działań i środków w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przez hałasem. Wykonana analiza pozwoli na stwierdzenie, czy standardy jakości środowiska na tych terenach przy zastosowaniu rozwiązań technicznych zostaną zachowane oraz w razie ich przekroczenia wprowadzenie dodatkowych zabezpieczeń bądź stwierdzenie konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

Na postanowienie niniejsze nie służy zażalenie. Na podstawie art. 127 § 3 Kpa w związku z art. 144 Kpa stronie niezadowolonej z postanowienia służy prawo zwrócenia się w terminie 7 dni od dnia doręczenia niniejszego postanowienia do Ministra Środowiska z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.



Z up. Ministra  
Podsekretarz Stanu  
Agnieszka Bolesta

Otrzymują:

- Wydział Środowiska i Rolnictwa, Mazowiecki Urząd Wojewódzki;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie;
- pozostałe strony – zgodnie z wykazem, zawiadomione zgodnie z art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego;
- a/a.