



MINISTER ŚRODOWISKA

Maciej Nowicki

Warszawa, dnia 19.12.2007 r.

DOOS-148D/5832/2007/EB

POSTANOWIENIE

Na podstawie art. 106 § 5 Kpa oraz art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 z późn. zm.), w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinka drogi ekspresowej S2 (POW) od węzła „Lotnisko” do węzła „Puławska” wraz z odcinkiem drogi ekspresowej N-S (S79) od węzła „Lotnisko” do węzła „Marynarska” w Warszawie.

Uzgadniam realizację przedsięwzięcia i określám następujące warunki:

I. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

1. Organizować 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 stanu pierwotnego. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
2. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy należy wytyczyć w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

2007-12-24

OS

3. Zaplecza budowy i bazy materiałowo-sprzętowej należy zlokalizować poza:
 - obszarami zabudowy mieszkaniowej,
 - obszarami stawów Zabłockiego i Kądziołeczka oraz miejscem przecięcia projektowanej drogi z łączącym je Rowem Krasnowolskim,
 - miejscami występowania wód gruntowych w dobrze przepuszczalnych utworach (utwory piaszczysto - żwirowe, sandry itp.),
4. Powstające odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w wyraźnie oznaczonych pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją.
5. Wszelkie miejsca wyznaczone do składowania substancji podatnych na migrację wodną, jak również terenowe stacje obsługi samochodów i maszyn roboczych (jeśli powstaną) powinny być na czas prowadzonych prac wyścielone zabezpieczającymi materiałami izolacyjnymi.
6. Zaplecze budowy należy wyposażać w szczelne sanitariaty, których zawartość (ścieki socjalno-bytowe) będzie usuwana przez uprawnione podmioty i wywożona do oczyszczalni ścieków.
7. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów.
9. Straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
10. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00). W miarę możliwości urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu nie powinny pracować równocześnie.
11. Wierzchnią warstwę gleby (o grubości 20-30 cm) zdjętą w trakcie robót budowlanych należy odpowiednio zdeponować i po zakończeniu prac ponownie wykorzystać do rekultywacji terenu.
12. Prace niwelacyjne należy prowadzić w taki sposób, aby uniknąć sytuacji odwodnienia pobliskich terenów.
13. Należy maksymalnie skrócić okres obniżenia poziomu wód gruntowych przy wykonywaniu głębokich wykopów drogowych w węzłach „Lotnisko” oraz „MPL Okęcie”

14. Należy używać sprzętu budowlanego wysokiej jakości i w dobrym stanie technicznym, używać maszyn cechujących się niską zawartością zanieczyszczeń w spalinach oraz małą emisją hałasu. Na terenie budowy nie prowadzić napraw sprzętu (np. wymiany olejów, płynów. itp.).

II. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. Budowę ekranów akustycznych w celu ochrony terenów chronionych przed hałasem:
 - ekran ziemny nr 51a w formie wału przeciwhałasowego obsadzonego krzewami, w Dawidach i Krasnowoli po lewej (północno-wschodniej) stronie trasy S2, od ok. km 466+680 do ok. km 468+150 o długości ok. 1400 m i wysokości ok. 4 m,
 - ekran ziemny nr 51 w formie wału przeciwhałasowego obsadzonego krzewami, w Dawidach po prawej (południowo-zachodniej) stronie trasy S2, od ok. km 466+900 do ok. km 467+400 o długości ok. 500 m i wysokości ok. 4 m,
 - ekran ziemny nr 52 w formie skarpy przeciwhałasowej obsadzonej krzewami, w Krasnowoli po lewej (północnej) stronie trasy S2/S79, od ok. km 468+280 do ok. km 468+650 o długości ok. 370 m i wysokości 1-5 m ,
 - ekran ziemny nr 53 w formie skarpy przeciwhałasowej obsadzonej krzewami, w Krasnowoli po prawej (południowo-zachodniej) stronie trasy S2, od ok. km 468+280 do ok. km 468+650 o długości ok. 370 m i wysokości 1-5 m,
 - ekran ścienny metalowy pochłaniający nr 54, w Krasnowoli po lewej (północnej) stronie trasy S2, od ok. km 468+450 do ok. km 469+400 o długości ok. 950 m i wysokości ok. 5 m,
 - ekran ziemno-betonowy nr 55a w formie wału schodkowego gazonowego obsadzonego krzewami, w Krasnowoli po prawej (południowej) stronie trasy S2, od ok. km 468+530 do ok. km 469+740 o długości ok. 1210 m i wysokości ok. 4 m,
 - ekran ściennie-ziemny nr 55b w formie wału przeciwhałasowego obsadzonego krzewami i ustawionej na nim ściany przeciwhałasowej, w Krasnowoli po prawej (południowej) stronie trasy S2, od ok. km 469+740 do ok. km 470+110 o długości ok. 370 m i wysokości ok. 11 m.
 - ekran ścienny metalowy pochłaniający nr 56, w Grabówku po lewej (północnej) stronie trasy S2, od ok. km 469+400 do ok. km 470+020 o długości ok. 620 m i wysokości ok. 5 m.

- ekran ścienny przezroczysty odbijający nr 58 na obiekcie mostowym, w Grabówku po lewej (północnej) stronie trasy S2, od ok. km 469+970 do ok. km 470+520 o długości ok. 550 m i wysokości ok. 3 m,
- ekran ścienny metalowy pochłaniający nr 59 na obiekcie mostowym, w Grabówku po prawej (południowej) stronie trasy S2, od ok. km 469+970 do ok. km 470+520 o długości ok. 550 m i wysokości ok. 3 m,
- ekran ścienny przezroczysty odbijający nr 60, w Grabówku po lewej (wschodniej) stronie ul. Puławskiej, od ok. km 0+240 do ok. km 0+340 o długości ok. 100 m i wysokości ok. 5 m,
- ekran ścienny metalowy pochłaniający nr 61, w Grabówku po prawej (zachodniej) stronie ul. Puławskiej, od ok. km 0+220 do ok. km 0+340 o długości ok. 120 m i wysokości ok. 5 m,
- ekran ścienny metalowy pochłaniający nr 62, w Pyrach po lewej (wschodniej) stronie ul. Puławskiej, od km 0+420 do ok. km 0+570 o długości ok. 150 m i wysokości ok. 5 m,
- ekran ścienny metalowy pochłaniający nr 64, w Grabówku po lewej (północnej) stronie trasy S2, od ok. km 470+200 do ok. km 470+600 o długości ok. 400 m i wysokości ok. 5 m,

Dla trasy N-S:

- ekran ścienny metalowy pochłaniający nr 1, w Wyczółkach po lewej (północnej) stronie ul. Poleczki, od ok. km 0+470 do ok. km 0+920 o długości ok. 450 m i wysokości ok. 4 m,
- ekran ścienny metalowy pochłaniający nr 2, w Zbarżu po lewej (zachodniej) stronie trasy N-S, od km 4+850 do ok. km 5+120 o długości ok. 320 m i o wysokości ok. 3 m,
- ekran ścienny przezroczysty odbijający nr 3a, w Zbarżu na estakadzie nad trasą N-S, od ok. km 4+990 do ok. km 5+070 o długości ok. 200 m i o wysokości ok. 3 m,
- ekran ścienny metalowy pochłaniający nr 3b, w Zbarżu po lewej (zachodniej) stronie trasy N-S, od ok. km 5+070 do ok. km 5+250 o długości ok. 230 m i o wysokości ok. 3 m.

2. W przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich nadruk w formie pasów.

3. Sposoby odwadniania opierające się na systemie kanalizacji deszczowej oraz na systemie odkrytych rowów trawiastych na fragmencie projektowanej trasy w rejonie Dawid. Na odcinkach gdzie projektuje się kanalizację deszczową należy zastosować studzienki wpustowe z osadnikami. Wody opadowe spływające z analizowanej drogi odprowadzane będą do zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych oraz do istniejących cieków wodnych i do ziemi, które. Za zbiornikami retencyjno-sedymentacyjnymi zastosować separatory substancji ropopochodnych. Przed wylotami do odbiorników należy zastosować zastawki umożliwiające szybkie zamknięcie odpływu do odbiornika w razie wypadku na drodze i wycieku substancji niebezpiecznych. Wszystkie urządzenia służące do przyjęcia spływów z nawierzchni jezdni i obiektów drogowych, gromadzenia i oczyszczania ścieków powinny być szczelne.
4. Budowę następujących zbiorników retencyjnych:
- zbiornik retencyjny nr 32 w km 470+500, zrzucający podczyszczone wody opadowe z trasy POW do Rowu Grabowskiego, a następnie do Potoku Służewieckiego,
 - zbiorniki retencyjne nr 30 i 31 w km 469+750, zrzucające podczyszczone wody opadowe z trasy POW do Rowu Ludwinowskiego,
 - zbiorniki retencyjne nr 28 i 29 w km 469+150, zrzucające podczyszczone wody opadowe z trasy POW do Rowu Krasnowolskiego,
 - zbiorniki retencyjne nr 24, 25, 26 i 27 w km 468+150 (w węźle „Lotnisko”), zrzucające podczyszczone wody opadowe z trasy POW i N-S do Rowu Jaworowskiego, a następnie do rzeki Raszynki,
 - zbiornik retencyjny nr 1 w Gorzkiewkach w km 1+530, zrzucający podczyszczone wody opadowe do głównego kanału deszczowego wzdłuż trasy N-S, a następnie poprzez system odwodnieniowy trasy POW do rzeki Raszynki,
 - zbiornik retencyjny nr 2 w Gorzkiewkach w km 1+620, zrzucający podczyszczone wody opadowe do głównego kanału deszczowego wzdłuż trasy N-S, a następnie poprzez system odwodnieniowy trasy POW do rzeki Raszynki,
 - zbiornik retencyjny nr 3 w Gorzkiewkach w km 2+370, zrzucający podczyszczone wody opadowe do głównego kanału deszczowego wzdłuż trasy N-S, a następnie poprzez system odwodnieniowy trasy POW do rzeki Raszynki.

- zbiornik retencyjny nr 4 w Gorzkiewkach w km 2+480, zrzucający podczyszczone wody opadowe do głównego kanału deszczowego wzdłuż trasy N-S, a następnie poprzez system odwodnieniowy trasy POW do rzeki Raszynki,
- zbiornik retencyjny nr 5 w Gorzkiewkach w km 3+000, zrzucający podczyszczone wody opadowe do głównego kanału deszczowego wzdłuż trasy N-S, a następnie poprzez system odwodnieniowy trasy POW do rzeki Raszynki,
- zbiornik retencyjny nr 6 w Gorzkiewkach w km 3+700 (w obrębie węzła „MPL Okęcie”), zrzucający podczyszczone wody opadowe przez zbiornik retencyjny nr 5 do głównego kanału deszczowego wzdłuż trasy N-S, a następnie poprzez system odwodnieniowy trasy POW do rzeki Raszynki,
- zbiornik retencyjny nr 7 w Gorzkiewkach w km 3+700 (w obrębie węzła „MPL Okęcie”), zrzucający podczyszczone wody opadowe przez zbiornik retencyjny nr 5 do głównego kanału deszczowego wzdłuż trasy N-S, a następnie poprzez system odwodnieniowy trasy POW do rzeki Raszynki,
- zbiornik retencyjny nr 8 w Zbarżu w km 4+300, zrzucający podczyszczone wody opadowe do projektowanego kanału deszczowego wzdłuż trasy NS, a następnie przez zbiornik nr 9 i system odwodnienia do istniejącego miejskiego kanału deszczowego ul. Marynarskiej,
- zbiornik retencyjny nr 9 w Zbarżu w km 5+100 (w obrębie węzła „Marynarska”), zrzucający podczyszczone wody opadowe do istniejącego miejskiego kanału deszczowego w ul. Marynarskiej, a następnie do Potoku Służewieckiego,
- zbiornik retencyjny nr 10 w Zbarżu w km 5+330 (w obrębie węzła „Marynarska”), zrzucający podczyszczone wody opadowe do istniejącego miejskiego kanału deszczowego w ul. Marynarskiej, a następnie do Potoku Służewieckiego,
- zbiornik retencyjny nr 11 w Zbarżu w km 5+260 (w obrębie węzła „Marynarska”), zrzucający podczyszczone wody opadowe do istniejącego miejskiego kanału deszczowego w ul. Marynarskiej, a następnie do Potoku Służewieckiego,
- zbiornik retencyjny nr 1 w Wyczółkach przy ul. Osmańskiej (niedaleko skrzyżowania z ul. Poleczki), zrzucający podczyszczone wody opadowe do projektowanego kanału deszczowego wzdłuż trasy ul. Poleczki, a następnie do Potoku Służewieckiego.
- zbiornik retencyjny nr 2 w Wyczółkach przy ul. Kłobuckiej (niedaleko skrzyżowania z ul. Wyczółki, w obrębie zlikwidowanej pętli autobusowej).

zrzucający podczyszczone wody opadowe bezpośrednio do Potoku Służewieckiego.

Wszystkie zbiorniki retencyjne należy ogrodzić.

5. Wygrodzenie drogi na całej długości siatką o odpowiedniej wielkości oczek i wysokości min. 1,5 m. Gęstość oczek siatki na wysokości do 0,4 m powinna wynosić 1 x 2 cm, do wysokości 0,8 m – 5 x 10 cm, a na pozostałej wysokości – 10 x 15 cm.
6. Zastosowanie obustronnych izolacyjnych pasów zwartej zieleni z rzędami drzew i krzewów o szerokości co najmniej 12 m dla ochrony terenów działkowych oraz co najmniej 8 m dla pozostałych obszarów. Powinny to być gatunki o zwartych koronach, dużej powierzchni liści, w tym gatunki zimozielone. Należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Zaleca się przyjęcie nasadzeń z dębów, lip, brzoź i jesionów. Do nowych nasadzeń wykorzystać także wszystkie drzewa i krzewy przeznaczone do przesadzenia, a kolidujące z projektowaną drogą.
7. Wykonanie przejścia dolnego dla małych zwierząt, położonego w Krasnowoli, połączonego z przepustem drogowym w ciągu Rowu Krasnowolskiego, w km 469+200 (między Stawem Zabłockiego a Stawem Kądziolecza). Przejście powinno mieć kształt prostokąta o wymiarach co najmniej 1,5 m x 1,5 m. Dodatkowo należy zainstalować półkę dla zwierząt o szerokości 1,0 m i wysokości 1,0 m. Dno przepustu należy wysypać glebą, piaskiem lub drobnym żwirem, a także ułożyć luźno rozmieszczone kłody, karpy korzeniowe itp.

III. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W analizie porealizacyjnej, należy dokonać porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu należy zastosować odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy jakości środowiska nie będą mogły być dotrzymane,

należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

Do Ministra Środowiska wpłynął wniosek Wojewody Mazowieckiego (pismo z dnia 3 sierpnia 2007 o znaku: WŚR.I.SM.6613/1/121/06) o uzgodnienie warunków realizacji planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie odcinka drogi ekspresowej S2 (POW) od węzła „Lotnisko” do węzła „Puławska” wraz z odcinkiem drogi ekspresowej N-S (S79) od węzła „Lotnisko” do węzła „Marynarska” w Warszawie na podstawie art. 48 ust. 2 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 roku *Prawo ochrony środowiska* (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 z późn. zm.).

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

- 1) Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia złożony przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie,
- 2) Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy odcinka drogi ekspresowej S2 (POW) od węzła „Lotnisko” do węzła „Puławska” wraz z odcinkiem drogi ekspresowej N-S (S79) od węzła „Lotnisko” do węzła „Marynarska” w Warszawie.
- 3) Mapy ewidencyjne z naniesionym przebiegiem granic przedsięwzięcia i jego oddziaływania.

Przedmiotem inwestycji jest budowa odcinka drogi krajowej ekspresowej Nr S2 w korytarzu rezerwowanym pod trasę Południowej Obwodnicy Warszawy (POW) od węzła „Puławska” do węzła „Lotnisko” od km 470+600 do km 466+684 wraz z odcinkiem drogi krajowej ekspresowej nr S79 w korytarzu rezerwowanym pod trasę N-S między węzłami „Lotnisko” i „Marynarska” od km 0+000 do km 5+000 wraz z rozbudową ul. Wirażowej i z przedłużeniem ul. Poleczki. Analizowane przedsięwzięcie obejmuje tylko krótki odcinek projektowanej trasy N-S, która łączy rejon lotniska Warszawa-Okęcie z północnymi dzielnicami Warszawy.

Celem przedsięwzięcia jest ułatwienie dojazdu do międzynarodowego lotniska „Warszawa-Okęcie”, stworzenie bezpiecznego odcinka trasy drogowej zapewniającego

wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego oraz dostosowanie drogi do prognozowanego ruchu z jednoczesnym odciążeniem układu ulicznego Warszawy do ruchu przelotowego oraz ruchu dojazdowego do lotniska.

Dla przedmiotowej inwestycji rozpatrzono wariant zerowy polegający na niepodjęciu inwestycji, a także wariant I (inwestycyjny) zakładający budowę drogi ekspresowej Nr S2 (POW) wraz z odcinkiem trasy N-S. Analizę wykonano metodą punktową, w której uwzględniono: kolizje przyrodnicze, oddziaływanie na roślinność, straty gruntów leśnych i rolnych, uciążliwość względem ludzi, jakość obsługi komunikacyjnej a także walory przestrzeni życia ludzi. Zaniechanie budowy rozpatrywano w szerszym kontekście, jako zaniechanie budowy jednego z ważnych elementów planowanego systemu drogowego miasta co w sposób kardynalny zmieni warunki pracy tego systemu. Spowoduje to dalszy wzrost obciążenia sieci dróg co przyczyni się do pogłębienia obecnych utrudnień w przemieszczaniu się w Warszawie. Zaniechania budowy oznacza zdecydowane pogorszenie warunków ruchu większe zatłoczenie, mniejsze prędkości, występowanie krótszych i dłuższych przerw w ruchu pojazdów. Zwiększone potoki ruchu wypełnią wszystkie istniejące jeszcze rezerwy przepustowe ulic części śródmiejskiej sieci, co spowoduje rozciągnięcie w czasie obu szczytów komunikacyjnych oraz wywoła zjawiska wtórne (zwiększenie emisji spalin, hałasu etc.). Wzrost ruchu spowoduje drastyczne pogłębienie trudności komunikacyjnych na głównych ulicach aż do zablokowania niektórych odcinków dróg.

Z wyników otrzymano, iż najkorzystniejszym wariantem dla do realizacji jest wariant inwestycyjny (wariant I). W przedmiotowym wariantcie nastąpi znacząca poprawa warunków ruchu na drodze krajowej Nr 2 a jednocześnie tereny zabudowy mieszkaniowej zostaną odciążone od ruchu tranzytowego. Z uwagi na istniejące zagospodarowanie terenu nie ma możliwości wariantowania lokalizacyjnego. Każda próba przesunięcia trasy na prawo lub lewo od założonej osi powoduje kolizję z terenem lotniska, linią kolejową Warszawa – Radom bądź też zabudową mieszkaniową na Okęciu, Służewcu i Wyczółkach.

Budowa projektowanego odcinka drogi ekspresowej będzie się wiązać ze wzrostem poziomu hałasu, którego źródłem będzie używanie środków transportu, a także praca sprzętu budowlanego i innych urządzeń, zwłaszcza przy wbijaniu pali mostowych. Hałas będzie miał zasięg lokalny lecz może charakteryzować się dużym natężeniem. W związku z powyższym prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie będą wykonywane tylko w godzinach dziennych (6⁰⁰ ÷ 22⁰⁰). W miarę możliwości, urządzenia emitujące hałas

o dużym natężeniu nie będą pracowały równocześnie. Uciążliwości związane z budową trasy będą miały charakter średnioterminowy i ustąpią w momencie ukończenia prac budowlanych.

Projektowana droga przebiega przez tereny chronione akustycznie. Przewiduje się ponadnormatywne oddziaływanie projektowanej inwestycji w zakresie hałasu, dlatego też zaprojektowano budowę ekranów akustycznych w różnej formie. Parametry projektowanych ekranów zostały tak dobrane, aby po ich zastosowaniu prognozowana strefa ponadnormatywnych oddziaływań hałasu nie objęła terenów chronionych przylegających do projektowanej drogi. Wykonane zostały symulacyjne obliczenia komputerowe mające na celu sprawdzenie skuteczności proponowanych rozwiązań ochrony akustycznej. Wynika z nich iż mimo zastosowania urządzeń ochronnych może dochodzić w niektórych miejscach do przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomów hałasu w środowisku. Przyjęto, że po realizacji inwestycji i stwierdzeniu za pomocą pomiarów faktycznych przekroczeń stosuje się indywidualne środki ochrony akustycznej. Przewidziano także możliwość ewentualnego podwyższenia niektórych ekranów celem ochrony najwyższych pięter wysokich budynków. Właściwe zaprojektowanie urządzeń ochrony przeciwhałasowej doprowadzi do utrzymania normatywnego równoważnego poziomu dźwięku na terenach przyległych do planowanej drogi.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości związanych z emisją substancji zanieczyszczających do powietrza pochodzących 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 wzmożonego pylenia. Zasięg jego oddziaływania będzie jednak krótkotrwały i ograniczy się do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnioterminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. W okresie eksploatacji przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej nie powinno dochodzić w jego otoczeniu do ponadnormatywnego zanieczyszczenia powietrza, co wykazały przeprowadzone obliczenia rozprzestrzeniania zanieczyszczeń. Wystąpi jednak strefa podwyższonych poziomów zanieczyszczeń, co zostanie jednak minimalizowane poprzez zastosowanie ochronnych pasów izolacyjnych.

W zakresie ochrony wód przewidziano na fragmencie projektowanej trasy w rejonie Dawid zaprojektowano odwodnienie rowami przydrożnymi natomiast na pozostałej części trasy kanalizację deszczową. Wody deszczowe będą odprowadzane poprzez system

zbiorników retencyjno-sedymentacyjnych, do odbiorników naturalnych. Zbiorniki te są nie tylko elementem oczyszczającym, ale pełnią także funkcję przeciwpowodziową, zmniejszając przepływy maksymalne. Za zbiornikami retencyjnymi przewidziano zastosowanie separatorów substancji ropopochodnych usuwających także resztki zawiesiny. Przewidziano także awaryjne zamknięcia (zastawki), które uniemożliwią przedostanie się związków niebezpiecznych do wód w razie ich rozlewu, np. z rozbitych cystern samochodowych.

Planowana inwestycja nie wkracza w granice obszaru Natura 2000. Dystans pomiędzy lokalizacją inwestycji a najbliższymi obszarami tej sieci wynosi: 14 km w odniesieniu do Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków i Specjalnego Obszaru Ochrony Siedlisk „Puszcza Kampinoska” (PLC 140001) oraz 6 km w odniesieniu do Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Środkowej Wisły” (PLB 140004). Przedsięwzięcie nie koliduje także z obszarami i obiektami krajowego systemu ochrony przyrody.

Projektowana droga przebiega przez tereny zurbanizowane, gdzie nie występują szlaki migracyjne dużych i średnich zwierząt, nie przewidziano więc zastosowania żadnych przejść i przepustów dla tych zwierząt. Wystąpi natomiast barierowe działanie nowoprojektowanej drogi w stosunku do zwierząt małych, w tym szczególnie do płazów i gadów. Dla zachowania populacji zwierząt małych oraz utrzymania wymiany genetycznej przewidziano do realizacji przejście dla zwierząt w rejonie Rowu Krasnowolskiego łączącego staw Zabłockiego i staw Kądziołeczka. W celu zapewnienia bezpieczeństwa zwierząt oraz ograniczenia do minimum liczby wypadków z ich udziałem, poza zaprojektowanym przejściem, wykonane zostaną także wygradzenia zabezpieczające z siatki o odpowiedniej wysokości i wielkości oczek.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wymaga przeprowadzenia wycinki roślinności kolidującej z projektowaną drogą. Zostanie ona ograniczona do niezbędnego minimum, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Straty w zieleni zostaną uzupełnione poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń w krajobrazie pozbawionym zadrzewień, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów. Do uzupełniania strat w zieleni wykorzystane zostaną wszystkie drzewa przeznaczone do przesadzenia, a kolidujące z przebiegiem projektowanej drogi. W doborze gatunków tworzących zieleń izolacyjną uwzględną się odporność gatunku na zanieczyszczenia powietrza, susze, lekkie zasolenie gleby. Powinny to być gatunki o zwartych koronach, dużej powierzchni liści, w tym gatunki zimozielone. Należy wziąć pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.

W bezpośrednim otoczeniu projektowanej trasy ekspresowej znajdują się 4 architektoniczne obiekty chronione na podstawie ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Są to: budynek przy ul. Puławskiej 366, w km. 470+150 (w odległości 300 m od proj. drogi), willa-pałacyk przy ul. Krasnowolskiej nr 78 (w odległości 300 m od proj. drogi), dom drewniany przy ul. Wyczółki 123 w km 2+530 (bezpośrednio położony przy projektowanym przedłużeniu ul. Kłobuckiej do ul. Zatorze), a także Fort Zbaraż (Fort VII) wraz z otaczającą strefą ochronną, w km 4+000 (na trasie projektowanej ul. Wirazowej i drogi S79). Program zabezpieczenia zabytków architektonicznych mających na celu ograniczenie wpływu budowy planowanej drogi, zakłada obsadzenie drzewami i krzewami terenu przylegającego do granicy działki, na którym znajduje się drewniany dom przy ul. Wyczółki 123. Przewidziano także lokalizację estakady ponad istniejącymi fosami Fortu Zbaraż dla nowoprojektowanej ul. Wirazowej. W sąsiedztwie planowanej inwestycji nie znajdują się żadne stanowiska archeologiczne chronione prawem.

Wykonywanie robót drogowych będzie związane z powstaniem odpadów budowlanych, takich jak np. usuwane fragmenty nawierzchni drogowych, elementy konstrukcji rozbieranych budynków, resztki tworzyw sztucznych. Odpady budowlane w trakcie prowadzonych robót drogowych będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu, w oznaczonych pojemnikach, oraz regularnie odbierane przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją.

Prace budowlane podczas realizacji inwestycji będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren zostanie zrehabilitowany i przywrócony do poprzedniego stanu. Drogi dojazdowe do obsługi placu budowy zostaną wytyczone w oparciu o istniejącą sieć szlaków komunikacyjnych.

W wyniku realizacji przedsięwzięcia koniecznym będzie zdjęcie warstwy gleby z pasa przeznaczonego pod korpus drogi. Wierzchnia warstwa gleby, zostanie jednak odpowiednio zdeponowana i ponownie wykorzystana po zakończeniu prac budowlanych do rekultywacji terenu.


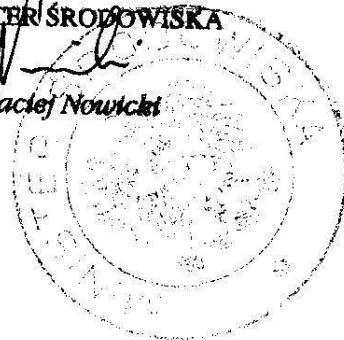
Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienie ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Analiza wykonana będzie w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od

dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu zastosowane będą odpowiednie środki ochrony. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, konieczne będzie podjęcie działań mających na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uwzględniając przedstawione wnioski należy stwierdzić, że planowane przedsięwzięcie nie powinno negatywnie oddziaływać na środowisko przy prawidłowo wykonanych urządzeniach ochronnych i należywym wypełnieniu warunków wymienionych powyżej.

Biorąc powyższe pod uwagę postanowiono jak w sentencji.

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

MINISTER ŚRODOWISKA

Maciej Nowicki


Otrzymują:

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