



Warszawa, dnia 20 maja 2009 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W WARSZAWIE

RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613-22/08

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. b, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „Poś”) w związku z art. 153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 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.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm., zwanej dalej „Kpa”) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 22 kwietnia 2008 r. znak: B778-ILFWs-AS-00029, Pana Damiana Tomaszewskiego, ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15, 02-676 Warszawa, pełnomocnika Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie – Miasta Stołecznego Warszawy o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ciągu ulic Zwolońskiej i Żegańskiej na odcinku od ul. Pożaryskiego do ul. Mrówczej w dzielnicy Wawer z przeprowadzeniem ruchu pod linią kolejową relacji Warszawa – Lublin i dwoma jezdniami ul. Patriotów

określam

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia wg wariantu 2:

I. Rodzaj i miejsce realizacji inwestycji.

Analizowany odcinek drogi znajduje się w całości na terenie zabudowanym w mieście Warszawa w dzielnicy Wawer.

Planowany zakres robót dla inwestycji przedstawia się następująco: wyburzenia kolizyjnej zabudowy, budowa konstrukcji nawierzchni jezdni dla obciążenia ruchem KR-4, budowa konstrukcji tunelu, budowa dwóch przejść podziemnych, budowa nowych zatok autobusowych i przebudowa istniejących zatok autobusowych pod kątem bezpiecznej lokalizacji, budowa i przebudowa chodników, budowa bezkolizyjnych dojeżdż do peronów kolejowych, budowa ścieżek rowerowych, poprawienie geometrii skrzyżowań, budowa nowych i przebudowa istniejących zjazdów, budowa kanalizacji deszczowej, budowa urządzeń ochrony środowiska, przebudowa i zabezpieczenie urządzeń obcych w niezbędnym zakresie.

Celem inwestycji jest poprawa warunków ruchu dla wszystkich użytkowników drogi: pojazdów, pieszych, rowerzystów i zapewnienie bezpieczeństwa ruchu.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

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

1. Czas realizacji przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum.
2. Prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie należy prowadzić w godzinach dziennych (6⁰⁰-22⁰⁰).
3. 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 uporządkować i zagospodarować. Organizować roboty w taki sposób, aby urządzenia emitujące hałas o dużym natężeniu, w pobliżu zabudowań mieszkalnych, nie pracowały jednocześnie, oraz w sposób minimalizujący ilość powstających odpadów budowlanych.
4. W trakcie budowy należy zastosować środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo - wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń.
5. W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury prowadzenia robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji (w miarę możliwości) ogrodzeniem, usytuowanie wjazdów i wyjazdów z budowy w taki sposób aby wjeżdżające i wyjeżdżające pojazdy nie musiały wykonywać zawracania i mogły łatwo opuszczać teren inwestycji, systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).
6. Stosować nowoczesne maszyny budowlane będące w dobrym stanie technicznym.
7. Baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej. Zaplecze budowy należy wyposażać w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
8. Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją.
9. Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi typu otarcia kory, uszkodzenie systemu korzeniowego i korony. Prace w bliskim sąsiedztwie planowanych do pozostawienia drzew i krzewów winny być prowadzone ręcznie tak, aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. W miarę możliwości należy dokonać przesadzeń drzew przeznaczonych do wycinki. Miejsca składowania materiałów budowlanych zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew.
10. Po zakończeniu realizacji inwestycji teren wokół uporządkować i doprowadzić do stanu umożliwiającego naturalną odbudowę środowiska przyrodniczego.

III. W projekcie budowlanym uwzględnić:

1. Zaprojektowanie lokalizacji zaplecza budowy z dala od zabudowy chronionej. W przypadku konieczności lokalizacji zaplecza w pobliżu zabudowy chronionej, należy opracować projekt zabezpieczeń minimalizujących uciążliwość zaplecza dla użytkowników tych budynków.
2. Wykonanie nawierzchni odpornej na powstawanie kolein z odpowiednim doбором frakcji kruszywa dające niski poziom hałasu projektowanej drogi
3. Zaprojektowanie inwestycji w sposób jak najmniej ingerujący w krajobraz i środowisko przyrodnicze, korzystając z terenu w sposób racjonalny i oszczędny, zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego.
4. Zaprojektowanie ciągów pieszych i rowerowych.
5. Sporządzenie projektu zieleni przewidującego nasadzenia zieleni z uwzględnieniem w doborze gatunków rodzimych występujących w danym zbiorowisku, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu oraz wymogi bezpieczeństwa.
6. Zaprojektowanie w sposób niezagrażający środowisku systemu odwadniającego na całym odcinku poprzez odpowiednie urządzenia.

IV Wymagania dodatkowe:

Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w której zostanie dokonane porównanie 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 zakresie hałasu. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu, należy zastosować odpowiednie środki ochrony tj. wymianę stolarki okiennej. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Uzasadnienie

W dniu 23 kwietnia 2008 roku do Wojewody Mazowieckiego wpłynął wniosek Pana Damiana Tomaszewskiego, ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15, 02-676 Warszawa reprezentującego Miasto Stołeczne Warszawa – Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia polegającego na przebudowie ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej na odcinku od ul. Pożaryskiego do ul. Mrówczej w dzielnicy Wawer z przeprowadzeniem ruchu pod linią kolejową relacji Warszawa – Lublin i dwoma jezdniami ul. Patriotów, w tym na terenie zamkniętym. Pismem z dnia 08 lipca 2008 roku Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie poinformował organ o tym, że uchwałą Rady Miasta Stołecznego Warszawy nr XXXIV/1024/2008 z 29 maja 2008 roku powołana została nowa jednostka organizacyjna tj. Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych, która kontynuuje prace związane z realizacją zadań inwestycyjnych prowadzonych wcześniej przez Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie.

Zgodnie z Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573, z póź. zm.) przedsięwzięcie zalicza się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 56, dla których raport może być wymagany. W związku z faktem, że przedsięwzięcie realizowane jest w części na terenie zamkniętym dla całego przedsięwzięcia decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska. Akta przedmiotowej sprawy zostały przekazane do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie przez Wojewodę Mazowieckiego zgodnie z art. 160 ust. 1 pkt 7 lit. a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227, ze zm.). Inwestor pismem z dnia 8 grudnia 2008 r. został poinformowany o zmianie organu.

Stosownie do art. 48 ust. 1 Poś organ przeprowadził postępowanie w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

- 1) Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
- 2) Informacja o planowanym przedsięwzięciu;
- 3) Poświadczona kopia mapy ewidencyjnej obejmująca teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, wraz z terenem działek sąsiednich;
- 4) Kopia mapy ewidencyjnej obejmującej teren, na którym realizowane będzie przedsięwzięcie, wraz z naniesionymi orientacyjnymi liniami rozgraniczającymi inwestycji;
- 5) Wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;
- 6) Zaświadczenie PKP o terenach zamkniętych;
- 7) Pełnomocnictwo.

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

W trakcie postępowania uzyskano wymaganą prawem opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie – postanowienie z dnia 23 czerwca 2008 roku znak: ZNS-712/150/IM/08 o konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Wojewoda Mazowiecki na podstawie art. 51 ust. 2 Poś, kierując się kryteriami, o których mowa w art. 51 ust. 8 pkt 2 Poś, określonymi w § 5 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 sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko i biorąc pod uwagę wskazane wyżej postanowienie, dnia 07 lipca 2008

roku wydał postanowienie, którym nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Analizowany odcinek drogi znajduje się w całości na terenie zabudowanym – miasto Warszawa, dzielnica Wawer. Przedsięwzięcie polega na rozbudowie ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej na odcinku od ul. Pożaryskiego do ul. Mrówczej z przejściem tunelem pod linią kolejową relacji Warszawa-Lublin oraz pod dwoma jezdniami ul. Patriotów. Oś ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej, wraz z projektowanym tunelem zostanie przesunięta w kierunku północnym o ok. 75 m. Długość rozbudowywanego odcinka wynosi około 800m, z czego ok. 550 m po nowym śladzie. W ciągu projektowanego odcinka znajdzie się tunel o długości ok. 80 m, zastępujący funkcjonalnie istniejący przejazd jednopoziomowy. Istniejący przejazd przez tory zostanie zamknięty. W ramach inwestycji planuje się budowę obiektów inżynierskich: przejście podziemne łącznie pod linią kolejową i ul. Patriotów (zachodnią i wschodnią) z wyjściami na perony przystanku Międzylesie, przejście podziemne pod ul. Żegańską (łącznie stara i nowa jezdnia) w rejonie projektowanego rodna i budynku gimnazjum, z wyjściem na projektowany parking, tunel (dwujezdniowy) pod linią kolejową. Całkowita długość tunelu drogowego wraz z wylotami wynosi ok. 330m, w tym konstrukcja tunelu (część podziemna) ma długość ok. 80m. Przewidywany zakres robót: wyburzenia kolizyjnej zabudowy, wycinka drzew i krzewów kolidujących lub w złym stanie zdrowotnym, rozbiórka istniejących nawierzchni, wykonanie robót ziemnych, budowa tunelu, budowa przejść podziemnych dla pieszych, budowa nowego systemu odwodnienia, budowa nowych jezdni, przebudowa istniejących zatok autobusowych pod kątem bezpiecznej lokalizacji, budowa i przebudowa chodników, budowa ścieżek rowerowych, poprawienie geometrii skrzyżowań, budowa nowych i przebudowa istniejących zjazdów, budowa urządzeń ochrony środowiska, przebudowa i zabezpieczenie urządzeń obcych w niezbędnym zakresie.

Analizowano następujące warianty przedsięwzięcia: wariant zerowy polegający na całkowitej rezygnacji z przedsięwzięcia oraz dwa warianty inwestycyjne zakładające przebudowę rozpatrywanej drogi. W przypadku nie podjęcia rozbudowy omawianego odcinka drogi i odstąpienia od budowy skrzyżowania z linią kolejową w dwóch poziomach, ruch będzie odbywał się po starej nawierzchni w złym stanie w bezpośredniej kolizji z torami kolejowymi. Użytkowanie ulic i przejazdu kolejowego w obecnym stanie, wobec wzrostu natężenia ruchu przyczyniać się będzie do pogarszania warunków bezpieczeństwa oraz wzrostu uciążliwości drogi dla mieszkańców i jej użytkowników. Podstawowym problemem w rejonie planowanej inwestycji jest skrzyżowanie ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej z linią kolejową w jednym poziomie. Duże natężenie ruchu kolejowego wstrzymuje ruch drogowy powodując kolejki na wszystkich wlotach rond zlokalizowanych po obu stronach przejazdu. Szczególnie w godzinach szczytu odczuwane jest blokowanie ruchu na ciągu ulicy Patriotów, Szpotkańskiego oraz Zwoleńskiej i Żegańskiej. Warunki ruchu, z licznymi przestojami, manewrami hamowania i przyspieszania powodują zwiększoną emisję zanieczyszczeń powietrza, nie uzasadnioną samym natężeniem ruchu. Samochody jadące do rond zlokalizowanych w sąsiedztwie przejazdu przez tory, utrudniają ruch lokalny oraz ruch pieszych – szczególnie w rejonie urzędu dzielnicy i szkoły oraz obiektów usługowych. W wariantcie inwestycyjnym nastąpi zdecydowana poprawa płynności oraz bezpieczeństwa ruchu. Wariant inwestycyjny spowoduje znaczną poprawę komfortu jazdy, w szczególności przez zlikwidowanie „korków” oraz poprawę stanu nawierzchni z zastosowaniem rozwiązań ograniczających emisję hałasu. Budowa zatok autobusowych, podziemne przejścia dla pieszych i rowerzystów, wydzielenie ruchu pieszego i rowerowego znacząco wpłynę na bezpieczeństwo uczestników ruchu jakimi są piesi i rowerzyści. Wykonanie nowej nawierzchni i prawidłowe odwodnienie drogi, również ma duży wpływ na bezpieczeństwo ruchu, zwłaszcza w czasie opadów. Dodatkowym aspektem przemawiającym za przebudową układu komunikacyjnego w rejonie planowanej inwestycji jest wprowadzenie dwuprzestrzennego przekroju ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej, który po stronie wschodniej jest kontynuowany w al. Dzieci Polskich. Po stronie zachodniej planowane jest w przyszłości zrealizowanie trasy na zaporze wraz z przeprawą przez Wisłę, również jako ulicy dwujezdniowej. Ponadto najważniejsze skrzyżowania dróg realizowane są na zasadzie ruchu okrężnego – za pomocą rond. Rozwiązanie takie wpływa zarówno na bezpieczeństwo jak i na płynność ruchu pojazdów. Wykonanie nowego układu odwodnienia, z odprowadzeniem wód opadowych do kanalizacji miejskiej, wyeliminuje negatywne oddziaływanie eksploatacji drogi na środowisko gruntowo - wodne. Zwiększenie swobody ruchu przyczyni się do zmniejszenia emisji z drogi i poprawi warunki przewietrzania pasa drogowego. Jako korzystniejszy do realizacji wybrano wariant inwestycyjny. W ramach wariantu inwestycyjnego wyróżniono 2 warianty techniczne: wariant 1 i wariant 2 (wnioskowany przez Inwestora). Wyboru wariantu technicznego przedsięwzięcia dokonano na podstawie analizy porównawczej wariantów przedsięwzięcia. O wyborze wariantu 2 jako preferowanego zdecydowały warunki organizacji i bezpieczeństwa ruchu oraz nieco mniejsze oddziaływanie akustyczne.

Wariant 2 pozwala na prawidłowe rozwiązanie skrzyżowania w rejonie ul. Mrówczej, co pozytywnie wpływa na bezpieczeństwo ruchu i co za tym idzie redukuje ryzyko awarii, których skutki dla środowiska mogą być niebezpieczne. Należy nadmienić, że przebudowa ciągu ulic Zwoleńska/Żegańska rozpatrywana była już w roku 2006 przez firmę Profil. W opracowanej przez Profil koncepcji Programowo – Przestrzennej opracowano dwa warianty polegające na przebudowie ciągu ulic Zwoleńska /Żegańska po istniejącym śladzie, z budową obiektu inżynierskiego na skrzyżowaniu z linią kolejową. Warianty różniły się rodzajem obiektu. Rozważano budowę wiaduktu lub krótkiego tunelu pod linią kolejową. Z uwagi na trudności z zaprojektowaniem bezpośredniej obsługi wszystkich relacji oraz większą uciążliwość dla otoczenia, do dalszego opracowania wybrano wariant z przeprowadzeniem ruchu drogowego pod linią kolejową. Ponadto, przeprowadzenie ruchu wiaduktem ponad torami kolejowymi spowodowałoby propagację hałasu na większym terenie, co potencjalnie mogłoby pogorszyć warunki zamieszkania w rejonie inwestycji. Warianty przedstawione w koncepcji z 2006 r. mają zasadnicze wady – nie rozwiązują do końca problemu komunikacyjnego, ponieważ nie umożliwiają zaprojektowania wszystkich relacji, kolidują z projektowaną rozbudową linii kolejowej, która nie może zostać wykonana w innym wariantcie oraz nie umożliwiają wykonania inwestycji z zachowaniem ciągłości ruchu, co wobec znacznej odległości do następnego przejazdu kolejowego spowoduje utrudnienia w ruchu oraz dodatkową uciążliwość dla mieszkańców. Zasadniczą różnicą proponowanych wariantów, w porównaniu z wariantami firmy Profil z 2006 r., jest przesunięcie osi ulic Zwoleńskiej / Żegańskiej o ok. 75 m w kierunku północnym, w celu umożliwienia zaprojektowania wszystkich relacji oraz umożliwienia wykonania inwestycji przy zachowaniu ciągłości ruchu pojazdów przez istniejący przejazd w czasie trwania budowy.

Różnice pomiędzy wariantami 1 i 2 są niewielkie, sprowadzają się do rozwiązań lokalnych. W rejonie ronda na skrzyżowaniu ul. Zwoleńskiej i Mrówczej rozwiązania różnią się lokalizacją ronda, co za tym idzie wlotów oraz geometrią ul. Zwoleńskiej na odcinku od ronda na wysokości ul. Mrówczej do ronda na wysokości ul. Patriotów. Wariant 1 wykorzystuje istniejący przebieg ul. Zwoleńskiej z lokalizacją ronda zdecydowanie na północ od obecnego przebiegu ul. Zwoleńskiej, natomiast w Wariantcie 2 rondo zlokalizowane jest częściowo na obecnej jezdni ul. Zwoleńskiej, a łącznik do ul. Patriotów jest zdecydowanie odgięty od istniejącego przebiegu ul. Zwoleńskiej. Przesunięcie ronda i odgięcie wlotu łącznika pozwala na prawidłowe i bezpieczne wykonanie skrętu w prawo – do tunelu, zwiększając jednocześnie powierzchnię niezbędną dla inwestycji, wymaga również wyburzenia dodatkowego budynku mieszkalnego.

Przedmiotowe przedsięwzięcie liniowe, polegające na przebudowie ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej na odcinku od ul. Pożaryskiego do ul. Mrówczej w dzielnicy Wawer z przeprowadzeniem ruchu pod linią kolejową relacji Warszawa – Lublin i dwoma jezdniami ul. Patriotów nie jest przedsięwzięciem mogąącym znacząco oddziaływać na obszary Natura 2000.

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

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

Ad 1), 2).

W trakcie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeanalizowano jej wpływ na: ludzi, powietrze, klimat wibroakustyczny, wody podziemne, szatę roślinną, dobra kultury, a także gospodarowanie wodą, postępowanie z wytwarzanymi ściekami i odpadami. Analizą objęto dwa etapy: realizacji i eksploatacji inwestycji.

Prace budowlane będą prowadzone w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni oraz tak, by czas realizacji przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum. Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Odpady budowlane, w tym ziemia z wykopów i gruz budowlany nie będą składowane, przetwarzane i gospodarczo wykorzystywane na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa

organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. Podczas eksploatacji powstaną typowe odpady stałe i ciekłe wynikające z użytkowania tej inwestycji tj. typowe odpady komunalne. Odpady będą usuwane przez przeznaczone do tego celu jednostki.

W trakcie budowy będą zastosowane środki organizacyjne i techniczne w celu ochrony środowiska gruntowo - wodnego przed zanieczyszczeniami ropopochodnymi pochodzącymi od pracujących maszyn i urządzeń. Woda z jezdni odprowadzana będzie poprzez właściwe ukształtowanie spadków podłużnych i poprzecznych w kierunku ścieków przykrawężnikowych, ujmowana wpustami deszczowymi odprowadzana z całej powierzchni jezdni do kanalizacji deszczowej projektowanej na całej długości drogi. Odbiornikiem, do którego planuje się odprowadzenie wody jest istniejący kanał w ul. Patriotów w kierunku Północnym oraz projektowany w ul. Zwoleńskiej kolektor „W” Ø800/100 w kierunku zachodnim. Z wyjątkiem tunelu oraz odcinków dróg mających spadek do tunelu, całość wód opadowych odprowadzana będzie do kanalizacji ogólnospławnej grawitacyjnie poprzez zbiorniki retencyjne. W celu ograniczenia ilości zanieczyszczeń odprowadzanej do kanalizacji projektuje się wpusty deszczowe z osadnikami. W trakcie sporządzania projektu budowlanego należy ustalić warunki wprowadzania ścieków do miejskiej sieci kanalizacyjnej. Woda z tunelu odprowadzana będzie w układzie pompowym, zaprojektowana zostanie pompownia. Ponadto wszelkie działania z zakresu gospodarki wodno-ściekowej w trakcie poszczególnych etapów realizacji przedsięwzięcia muszą być zgodne z wymogami ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. prawo wodne. Natomiast na wprowadzanie wody opadowej do wód lub do ziemi, wykonywanie związanych z tym urządzeń wodnych należy uzyskać pozwolenie wodno-prawne zgodnie przepisami ustawy prawo wodne. Oczyszczone ścieki wprowadzane do wód i gruntów muszą spełniać wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska w sprawie warunków, jakie należy spełniać przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szkodliwych dla środowiska wodnego.

Przedsięwzięcie będzie źródłem emisji substancji do powietrza, dlatego też prace budowlane będą prowadzone z zachowaniem wysokiej kultury prowadzenia robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji (w miarę możliwości) ogrodzeniem, usytuowanie wjazdów i wyjazdów z budowy w taki sposób aby wjeżdżające i wyjeżdżające pojazdy nie musiały wykonywać zawracania i mogły łatwo opuszczać teren inwestycji, systematyczne sprzątnięcie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów). Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter okresowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Na etapie eksploatacji obliczone dla prognozy ruchu na rok 2030 emisje zanieczyszczeń z przebudowywanej ulicy Zwoleńskiej i Żegańskiej nie spowodują przekroczeń dopuszczalnych wartości stężeń substancji w powietrzu.

Realizacja inwestycji wymaga przeprowadzenia wycinki drzew kolidujących z przedsięwzięciem, która zostanie ograniczona do niezbędnego minimum, drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki, zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi. Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym będą poprzedzone usunięciem warstwy ziemi próchnicznej, która będzie składowana i ponownie wykorzystana do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy lub wykorzystana przez inne podmioty.

W okresie realizacji przedsięwzięcia podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego i mogą nastąpić okresowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku. Będą one miały charakter krótkotrwały i będzie je charakteryzowała duża dynamika zmian i ustaną z chwilą zakończenia budowy. Jednak w celu zminimalizowania uciążliwości w czasie prowadzenia robót budowlanych zastosowany będzie sprzęt budowlany spełniający prawne wymagania akustyczne, a czas jego pracy zostanie tak zoptymalizowany, aby ograniczyć liczbę przejazdów ciężkich samochodów i maszyn. Harmonogram robót budowlanych będzie opracowany tak, aby wykonywanie prac „głośnych” związanych z realizacją przedsięwzięcia w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prowadzić w porze dnia (6⁰⁰ – 22⁰⁰). Teren zaplecza budowy i parku maszyn będzie zlokalizowany w jak największej odległości od budynków chronionych. Na etapie użytkowania przedsięwzięcia wewnątrz prognozowanej strefy ponadnormatywnego oddziaływania hałasu drogowego, będą znajdować się budynki mieszkalne i użyteczności publicznej, które powinny podlegać ochronie akustycznej. W związku z przekroczeniami dopuszczalnego poziomu hałasu na terenach chronionych generowanego przez zwiększony ruch

samochodów po przebudowywanym ciągu ulic przeanalizowano możliwość ochrony za pomocą ekranów akustycznych. Jednakże warunki lokalizacyjne na całej długości ulicy Żegańskiej po stronie południowej wykluczają budowę ekranów. Dla ochrony zabudowy po północnej stronie ul. Zwoleńskiej możliwa jest lokalizacja ekranów, ale ze względu na konieczność zachowania dostępu do posesji od strony ulicy ekrany byłyby nieciągłe. Obliczenia wykazały, że przy założeniu wysokości ekranu 4 m, uwzględniając wjazdy oraz skumulowane oddziaływanie ul. Patriotów, Mrówczej i linii kolejowej, skuteczna ochrona akustyczna tych obiektów nie jest możliwa. Przekroczenie norm pozostanie, a obniżenie poziomu hałasu wyniesie nie więcej niż 3 dB, przy prognozowanym przekroczeniu ok. 8 - 10 dB. Budowa ekranów, mimo poniesienia znacznych kosztów, nie przyniesie więc pożądanych efektów. Czynnikiem wpływającym na obniżenie poziomu emisji hałasu, poza poprawą płynności ruchu, będzie zastosowanie nawierzchni dającej niski poziom hałasu projektowanej drogi.

Na terenie, na którym realizowana będzie inwestycja nie stwierdzono obszarów ochrony uzdrowiskowej, form ochrony przyrody utworzonych lub ustanowionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody z dnia 16 kwietnia 2004 roku.

W trakcie prac budowlanych mogą zostać ujawnione zabytki archeologiczne, dlatego też zaleca się, aby na etapie budowy wszelkie prace ziemne prowadzić tak, żeby w razie odkrycia zabytków archeologii przeprowadzić ratunkowe prace wykopaliskowe.

Ad.3)

Na Inwestora nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu, w której dokona się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko i działaniami podjętymi dla jego ograniczenia. Analiza będzie wykonana po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu hałasu zostaną podjęte odpowiednie środki ochrony. Dla budynków niedostatecznie chronionych przed hałasem proponuje się zastosowanie rozwiązań technicznych i technologicznych zabezpieczających przed oddziaływaniem ponadnormatywnego hałasu w postaci wymiany okien, na koszt i staraniem Inwestora, na dźwiękoszczelne w pomieszczeniach mieszkalnych od strony źródła hałasu drogowego z jednoczesnym zapewnieniem zgodnej z przepisami wentylacji. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, zostanie utworzony obszar ograniczonego użytkowania.

W związku z powyższym do sentencji decyzji nie wpisano warunku Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w zakresie utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania na etapie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 1a Poś, organ prowadzący postępowanie administracyjne dokonał wymaganego przepisami prawa uzgodnienia. Uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Powiatowym Inspektorem Sanitarnym w Warszawie – postanowienie z dnia 03 marca 2009 roku znak: ZNS-713/253/IM/08.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia – zawiadomienia (zawiadomienie o wszczęciu postępowania, zawiadomienie o wystąpieniu o opinię, zawiadomienie o opinii, zawiadomienie o obowiązku sporządzenia raportu, zawiadomienie o wystąpieniu o uzgodnienie, zawiadomienia o wydanym uzgodnieniu, zawiadomienie o zakończeniu postępowania). Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy, Urzędu m.st. Warszawy Dzielnicy Wawer, Inwestora, w Biuletynie Informacji Publicznej Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego i Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie. W zawiadomieniach wskazywano, gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją.

W związku z art. 53 Poś organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy, organ prowadzący postępowanie OOŚ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia

i raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował „zainteresowane społeczeństwo” o: organie właściwym w sprawie, prowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, organach właściwych do wydania uzgodnień, możliwości zapoznania się z dokumentacją w sprawie, terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia, o sposobie podania do publicznej wiadomości (w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, na stronie internetowej organu prowadzącego postępowanie, siedzibie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urzędzie Miasta Stołecznego Warszawy, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnicy Wawer, siedzibie Inwestora).

W obwieszczonej przez organ terminie na składanie uwag i wniosków tj.: od 03.02.2009 r. do 23.02.2009 r. uwagi i wnioski złożyli:

1. Pan Jacek Kupczyński – pismem z dn. 23.02.2009 r.
2. Pan Jacek Kupczyński oraz Pan Janusz Kupczyński – pismem z dn. 20.02.2009 r.
3. Pani Ewa Węgrzyn – pismem z dn. 23.02.2009 r.
4. Pan Robert Wojda – pismem z dn. 23.02.2009 r.
5. Stowarzyszenie „Zielone Mazowsze” – pismem z dnia 23.02.2009 r.
6. Państwo Dorota i Mirosław Parzyszek – pismem z dn. 12.02.2009 r.

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

Pan Jacek Kupczyński – pismem z dn. 23.02.2009 r. zgłosił następujące uwagi i wnioski:

1.	<p>Uwagi i wnioski sformułowane w sposób ogólny, z których organ wyszczególnił:</p> <p>1. Wniosek wyrażający sprzeciw przeciwko proponowanej wersji przebudowy ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej, która spowoduje m.in. zajęcie terenu zwiększone w stosunku do koncepcji z 2006 r. oraz zwiększy koszty inwestycji.</p> <p>2. Wniosek o potraktowanie ciągu ulic Zwolenska – Żegańska, jako lokalny ciąg komunikacyjny.</p> <p>3. Uwagi traktujące o bezpieczeństwie i ograniczeniu ruchu w kierunku Otwocka przez mini ronda.</p> <p>4. Proponowane rozwiązanie do analizy.</p> <p>5. Brak informacji o planowanych pozostałych elementach układu komunikacyjnego.</p>	<p>Wnioski i uwagi nie zostały uwzględnione. Z wyjaśnień złożonych przez Inwestora wynika:</p> <p>Ad. 1. Rozwiązania zaproponowane w koncepcji nie są możliwe do zrealizowania z uwagi na szereg warunków, których nie uwzględniono. Ponadto niektóre z proponowanych rozwiązań wymagałyby odstępstwa od warunków technicznych.</p> <p>Kluczowe uchybienia w koncepcji Profilu to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • brak wymaganego naziomu pomiędzy główką szyny a konstrukcją tunelu (założono 0.7m wymagane min. 1.1m) • zbyt mała grubość stropu tunelu (założono 0.8m – realne min. 1.0m) • zbyt mała skrajnia w tunelu z uwagi na zakładaną wentylację w tunelu (założono 4.6m) • przebudowa wschodniej jezdni ul. Patriotów zajmuje tereny kolejowe, na których przewidywana jest dobudowa dodatkowego toru dla pociągów dalekobieżnych • brak bezpośredniej obsługi wszystkich relacji (kluczowe dla mieszkańców Wawra) • przy właściwym zagłębieniu tunelu łącznica od wschodniej jezdni Patriotów do ul. Żegańskiej koliduje z budynkiem szkoły, natomiast rondo na skrzyżowaniu z ul. Mrówczą koliduje z 2 budynkami mieszkalnymi. • lokalizacja zatok autobusowych na spadkach przekraczających normatywne. <p>Ponadto koncepcja wprowadza szereg utrudnień komunikacyjnych na etapie realizacji budowy, kolizję z urządzeniami stacji paliw, przebudowę obu jezdni ul. Patriotów, ograniczenie dostępu do urzędu gminy.</p> <p>Realizacja przedsięwzięcia w śladzie istniejącego przejazdu wymagałoby znacznego rozszerzenia propozycji z 2006 r. co zdecydowanie zwiększyło by zajętość terenu i wymagało by dodatkowych wyburzeń.</p> <p>Ad. 2. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy zakłada wykonanie Trasy na Zaporze, w której ciągu docelowo ma się znaleźć przedmiotowy</p>
----	---	---

odcinek ul. Zwoleńskiej i Żegańskiej. Traktowanie tych ulic, jako ciągu lokalnego nie byłoby zgodne z polityką miasta. Zarówno decyzja dotycząca docelowego układu dróg w mieście jak i przekroju jezdnii głównej przedmiotowej inwestycji nie została podjęta przez projektanta w wyniku realizacji projektu, lecz przez władze miasta zostały narzucone specyfikacją zamówienia. Poziom ruchu dziś występującego w rejonie przejazdu w Międzyzlesiu świadczy o tym, że ciąg ten nie jest lokalnym, lecz ważnym (z uwagi na przejazd kolejowy) elementem sieci komunikacyjnej. Planowana inwestycja ma na celu przede wszystkim poprawę obsługi komunikacyjnej w Międzyzlesiu. Przez zrealizowanie inwestycji możliwe będzie sprawne przejechanie przez tory, jak również dojazd do szkoły, urzędu, usług oraz prywatnych posesji.

Ponadto usprawniona zostanie komunikacja zbiorowa, a budowa parkingu zachęci osoby dojeżdżające do kolei, do korzystania w szerszym zakresie z komunikacji zbiorowej.

Ad.3. Zapropionowane ronda na jezdniach ul. Patriotów i Szpotańskiego są elementem uspokojenia ruchu wpływającym pozytywnie na bezpieczeństwo. Ponadto z uwagi na ruch okrężny pozwalają płynnie rozprowadzić ruch we wszystkich kierunkach. W układzie docelowym ruch wzdłuż torów kolejowych przeniesiony zostanie przez trasę Olszynki Grochowskiej, odcinając tym samym ronda na ul. Patriotów i Szpotańskiego.

Przewidywana emisja spalin do atmosfery poza granicą pasa drogowego nie będzie przekraczać dopuszczalnego poziomu.

Ad.4. Na etapie wstępnych analiz w trybie wykonywania koncepcji rozwiązania drogowego dla przedmiotowej inwestycji analizowano wiele układów drogowych. Wskazane rozwiązanie uwzględnia wszelkie uwarunkowania terenowe, lokalizacje zabudowy (budynku szkoły, urzędu, stacji paliw i bud. usługowych i mieszkalnych), urządzeń podziemnych, możliwości utrzymania ruchu w trakcie realizacji inwestycji. Wypracowane rozwiązanie jest kompromisem uzgodnionym i akceptowanym jednocześnie przez Zarząd Dróg Miejskich (ZDM), Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych (ZMID), UG Wawer, Biuro Drogownictwa i Komunikacji (BDiK).

Zgodnie z założeniami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy trasa ul. Zwoleńskiej i Żegańskiej na przedmiotowym odcinku ma przekrój dwujezdniowy, co z założenia wyklucza zaproponowane rozwiązanie.

Zaproponowana koncepcja układu komunikacyjnego jest nierealna z uwagi na fakt iż proponowany po stronie wschodniej (nawiązujący do koncepcji Profilu) układ nie daje możliwości skomunikowania obiektów mieszczących się obecnie wzdłuż ul. Żegańskiej, ponadto trasa zjazdowa do tunelu na całej długości kolidowałaby z projektowanym kolektorem W, strategicznego dla Międzyzlesia i rejonu inwestycji. Ponadto takie rozwiązanie wymuszało by kolizję z kolejnymi budynkami, a w fazie realizacji inwestycji Międzyzlesie skazane było by na paraliż komunikacyjny związany z zamknięciem przejazdu.

Ad.5. Proponowane rozwiązanie układu komunikacyjnego, prognozowany ruch, jak również oddziaływania na środowisko uwzględniają powiązanie inwestycji z następującymi inwestycjami m. st. Warszawy:

- Trasa ekspresowa Wolica - Janki – Salomea.
- Trasa ekspresowa Armii Krajowej, na odcinku od węzła z autostradą A-2 (Konotopa) do węzła z ul. Powązkowską.

		<ul style="list-style-type: none"> • Trasa Siekierkowska (ulica główna ruchu przyspieszonego), na odcinku od węzła z ul. Wał Miedzeszyński do węzła z ul. Marsa. • Trasa ekspresowa Armii Krajowej, od Trasy N-S do węzła z ul. Radzymińską, • Trasa Mostu Północnego (ulica główna ruchu przyspieszonego), na odcinku od ul. Marymonckiej do ul. Modlińskiej, • Trasa ekspresowa Południowa Obwodnica Warszawy, na odcinku od węzła z ul. Puławską do węzła z drogą S-17 (w kierunku Lublina), • Trasa ekspresowa N-S, na odcinku od ul. Marynarskiej do granic Warszawy. • Trasa N-S (ulica główna ruchu przyspieszonego), na odcinku od ul. Marynarskiej do węzła z trasą ekspresową Armii Krajowej, • ul. Nowożyznowa (ulica główna), na odcinku od ul. Poleczyńskiej do Al. Jerozolimskich. • Trasa Mostu Północnego (ulica główna ruchu przyspieszonego), na odcinku od ul. Marymonckiej do trasy N-S. • Trasa ekspresowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy, od węzła z trasą ekspresową Armii Krajowej (w okolicach miejscowości Marki) do węzła z drogą S-17, • Trasa Mostu Północnego (ulica główna ruchu przyspieszonego), na odcinku od ul. Modlińskiej do ul. Płochocińskiej, oraz od trasy N-S do ul. Lazurowej, • Trasa ekspresowa Armii Krajowej na odcinku, od ul. Radzymińskiej do ul. Żołnierskiej. <p>W bezpośrednim sąsiedztwie analizowanego ciągu, przewiduje się następujące inwestycje:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Przebudowę ciągu ulic Patriotów/Szpotkańskiego do parametrów ulicy głównej (jezdni zachodnia). • Budowę dwujezdniowej Trasy Olszynki Grochowskiej w klasie ulicy głównej ruchu przyspieszonego. • Budowa Trasy na Zaporze w klasie ulicy głównej.
<p>Pan Jacek Kupczyński oraz Pan Janusz Kupczyński – pismem z dn. 20.02.2009 r. zgłosili następujące uwagi i wnioski:</p>		
<p>2.</p>	<p>Uwagi i wnioski dotyczą :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zajęcia działki będącej własnością wnioskującego. 2 i 3. wycinki drzew i likwidacji zieleni 4. wniosek ogólny-propozycja koncepcyjna rozwiązania projektowego wg wnioskującego 	<p>Wnioski i uwagi nie zostały uwzględnione. Z wyjaśnień złożonych przez Inwestora wynika:</p> <p>Ad.1. Ustawa o szczególnym trybie realizacji inwestycji drogowych dopuszcza niezgodność przedsięwzięcia z MPZP. Uwaga dotyczy w szczególności działki nr 70. Planowana inwestycja zajmuje teren działki po liniach zbliżonych do ustalonych przez Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego (BAIPP) w 2001 r. Zgodnie z koncepcją z 2006 r. zakładano zajęcie znacznie większej części działki. Obecnie przewiduje się wykup ok. 60 m².</p> <p>Ad.2 i 3. Inwentaryzacja drzewostanu nie wykazała obecności cennych egzemplarzy. Na działce należącej do wnioskującego nie przewiduje się żadnych wycinek. Wykonane prognozy rozprzestrzeniania zanieczyszczeń wykazały, że poza pasem drogowym, dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń w powietrzu nie będą przekraczały dopuszczalnych poziomów.</p> <p>Ad.4. Rozwiązania zaproponowane w koncepcji nie są możliwe do zrealizowania z uwagi na szereg warunków, których nie uwzględniono. Ponadto niektóre z proponowanych rozwiązań wymagałyby odstępstwa od warunków technicznych.</p> <p>Kluczowe uchybienia w koncepcji zostały wymienione w pkt 1 tabeli (Ad. 1).</p> <p>Ponadto koncepcja Profilu wprowadza szereg utrudnień</p>

		<p>komunikacyjnych na etapie realizacji budowy, kolizję z urządzeniami stacji paliw, przebudowę obu jezdni ul. Patriotów, ograniczenie dostępu do urzędu gminy.</p> <p>Realizacja przedsięwzięcia w śladzie istniejącego przejazdu wymagałoby znacznego rozszerzenia propozycji z 2006 r. co zdecydowanie zwiększyłoby zajętość terenu i wymagałoby dodatkowych wyburzeń.</p>
Pani Ewa Węgrzyn – pismem z dn. 23.02.2009 r. zgłosiła następujące uwagi i wnioski:		
3.	<p>Wniosek przeciwko wydaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedmiotowej inwestycji ze względu na brak przeprowadzonych konsultacji społecznych z udziałem społeczeństwa.</p>	<p>Wniosek nie został uwzględniony – w związku z art. 53 Poś organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach, którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 32 ust. 1 powyżej przywołanej ustawy, organ prowadzący postępowanie OOS podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia i raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Jednocześnie poinformował „zainteresowane społeczeństwo” o: organie właściwym w sprawie, prowadzeniu postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla ww. przedsięwzięcia, organach właściwych do wydania uzgodnień, możliwości zapoznania się z dokumentacją w sprawie, terminie i miejscu wyłożenia dokumentów, możliwości składania uwag i wniosków, organie właściwym do ich rozpatrzenia, o sposobie podania do publicznej wiadomości.</p> <p>A ponadto wg informacji przedstawionych organowi przez Inwestora: dnia 29.02.2008 r. odbyło się spotkanie ZDM. Projektanta z Władzami, Radnymi i mieszkańcami dzielnicy Wawer celem przedstawienia koncepcji rozwiązania układu drogowego. Spotkanie dotyczyło rozwiązania projektowego, prognoz ruchu, odprowadzenia wód oraz koniecznych wyburzeń. Spotkanie ogłaszane było przez urząd dzielnicy jako konsultacje społeczne. Na spotkaniu obecni byli mieszkańcy, którzy zadawali pytania i zgłaszali uwagi. Spotkanie i proponowane rozwiązanie zostało opisane w lokalnej prasie - w informatorze Wawra (nr 77 z 27 marca 2008 r.)</p>
Pan Robert Wojda – pismem z dn. 23.02.2009 r. zgłosił następujące uwagi i wnioski:		
4.	<p>(1)Wniosek o zwrot dokumentacji ze względu na błędy gramatyczne, ortograficzne i merytoryczne.</p>	<p>Wniosek nie został uwzględniony - zauważone przez wnioskującego tego rodzaju błędy językowe nie są podstawą do zakwestionowania dokumentacji, ani nie powodują, że staje się ona niezrozumiała.</p>
5.	<p>(2)Wniosek o uzupełnienie raportu o informacje o warunkach użytkowania terenu w fazie budowy.</p>	<p>Wniosek nie został uwzględniony – informacje te są zawarte w raporcie na str. 57.</p>
6.	<p>(3)Wniosek o uzupełnienie raportu o opis przewidywanych skutków w przypadku niepodejmowania inwestycji.</p>	<p>Wniosek nie został uwzględniony - informacje te są zawarte w raporcie.</p>

7.	(4)Wniosek o zwrot dokumentacji ze względu na brak w raporcie rzetelnego wariantowania	<p>Wniosek nie został uwzględniony - w raporcie rozpatruje się warianty możliwe do realizacji.</p> <p>Przedmiotowa inwestycja znajduje się w obszarze zurbanizowanym wśród zabudowy mieszkaniowej i usługowej, w takim otoczeniu nie jest możliwe swobodne planowanie układu dróg i sieci uzbrojenia.</p> <p>Zaproponowane rozwiązanie jest kompromisem wypracowanym przez Projektanta, ZMID, ZDM, UG Wawer, BDIK. Rozważane było kilka wariantów, z których jedynie rozwiązanie zakładające odsunięcie jezdni głównej od istniejącego przejazdu i tym samym wydłużenie trasy zjazdowej do tunelu minimalizujące liczbę niezbędnych wyburzeń uznano za możliwą do realizacji. Przedstawiony w raporcie układ daje możliwość nie tylko prawidłowego technicznie rozwiązania drogowego, ale również całego szeregu urządzeń podziemnych, których przebudowa jest konieczna w związku z przebudową układu. Niezależnie od przyjętej lokalizacji trasy głównej (możliwe jedynie nieznaczne przesunięcia) oddziaływanie inwestycji pozostaje niezmiennie, zmienia się jedynie obszar oddziaływania. Zaproponowany układ lokalizuje trasę w znacznej części na terenach przeznaczonych zgodnie z MPZP dla potrzeb komunikacji i przemysłu. Rozwiązania zaproponowane w koncepcji Profilu nie są możliwe do zrealizowania z uwagi na szereg warunków, których nie uwzględniono. Ponadto niektóre z proponowanych rozwiązań wymagałyby odstępstwa od warunków technicznych.</p> <p>Kluczowe uchybienia w koncepcji Profilu: (zostały wymienione w pkt. I niniejszej tabeli)</p> <p>Ponadto koncepcja Profilu wprowadza szereg utrudnień komunikacyjnych na etapie realizacji budowy, kolizję z urządzeniami stacji paliw, przebudowę obu jezdni ul. Patriotów, ograniczenie dostępu do urzędu gminy.</p> <p>Realizacja przedsięwzięcia w śladzie istniejącego przejazdu wymagałoby znacznego rozszerzenia propozycji z 2006 r. co zdecydowanie zwiększyłoby zajętość terenu i wymagałoby dodatkowych wyburzeń.</p>
8.	(5)Wniosek o zwrot dokumentacji celem uzupełnienia i przedstawienia dokumentacji dla całości inwestycji dla: Trasa na Zaporze/Przebudowa w ciągu ulic Zwoleńskiej i Żegańskiej/Rozbudowa Al. Dzieci Polskich z przebiegiem drogi przez Mazowiecki Park Krajobrazowydo Wesolej	<p>Wniosek nie został uwzględniony - gdyż przedmiotowa inwestycja nie jest częścią większej inwestycji. Jest jak każda inwestycja drogowa elementem sieci drogowej, a w perspektywie jej rozbudowy częścią układu docelowego. Przedmiotowa inwestycja jest niezależnym elementem sieci drogowej. W swych założeniach dostosowana jest do potrzeb układu docelowego, lecz ma na celu rozwiązanie lokalnych problemów komunikacyjnych. Sama w sobie nie wpływa na sąsiednie obszary i elementy sieci, a jednocześnie pozwala na zrealizowanie układu docelowego. Budowa trasy na zaporze jest faktycznie w planach docelowego układu sieci komunikacyjnej Warszawy. Zakładana jest w studium uwarunkowań i kierunków rozwoju przestrzennego miasta. Na temat tej trasy powstało jedynie studium wykonalności, a realizacja inwestycji nie mieści się w horyzontach miasta. Co do budowy tej trasy istnieje tak naprawdę wola jej powstania, nie podjęto jednak konkretnych, wiążących decyzji. Trudno zatem wiązać rozwiązanie lokalnego problemu komunikacyjnego w rejonie przejazdu przez tory kolejowe w Międzylesiu z inwestycją, która może nigdy nie powstać.</p> <p>Budowa połączenia ul. Dzieci Polskich do Wesolej jest jedynie poprawieniem parametrów techniczno – użytkowych funkcjonującego połączenia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analiza wpływu na środowisko jedynie w rejonie inwestycji jest uzasadniona, gdyż z jednej strony nie ma sensu tworzenie kosztownej

		<p>dokumentacji dla trasy, o której nie wiadomo czy powstanie i w jakim przebiegu (ewentualna decyzja przedawniłaby się), a z drugiej strony założenia do analiz uwzględniają najbardziej niekorzystny wariant, uwzględniający powstanie szeregu inwestycji wpływających na oddziaływanie inwestycji w skali lokalnej. Uzasadnieniem rozpatrywania sprawy w skali lokalnej jest fakt, że sama przebudowa układu drogowego w rejonie tunelu nie wpłynie na dalsze obszary wskazane przez autora uwag, a w szczególności na obszar Natura 2000. Dopiero budowa całego ciągu mogłaby mieć tak szerokie oddziaływanie i takie opracowanie powinien wykonać inwestor dla całości.</p>
9.	<p>(6) Wniosek o uzupełnienie raportu o informacje o konieczności ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.</p>	<p>Wniosek został uwzględniony częściowo - w sentencji decyzji zapisano wymaganie dodatkowe w brzmieniu: „Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej, w której zostanie dokonane porównanie 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 zakresie hałasu. Analizę należy wykonać w terminie po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych poziomu hałasu, należy zastosować odpowiednie środki ochrony tj. wymianę stolarki okiennej. W sytuacji, w której standardy w środowisku nie będą mogły być dotrzymane, należy podjąć działania mające na celu utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania”.</p>
10.	<p>(7) Wniosek o uzupełnienie raportu o dokładną analizę źródeł potencjalnych konfliktów społecznych.</p>	<p>Wniosku nie uwzględniono – z informacji uzyskanej od projektanta wynika, że w okresie sporządzania raportu nie ujawniły się konflikty społeczne. Raport w rozdziale 3.10 odnosi się do zagadnień potencjalnych konfliktów społecznych. Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone przez organ w ramach postępowania administracyjnego prowadzonego. Przepisy nie wymagają przeprowadzenia konsultacji społecznych we wcześniejszych etapach projektowania. Rozwiązanie konfliktu związanego z budową stacji diagnostycznej mogłoby polegać tylko na zmianie trasy. Przedstawiona przez wnioskującego propozycja rozwiązania omijająca budowany obiekt była analizowana i dyskutowana już w lutym 2008 r. (przed wykonaniem raportu). Rozwiązanie to zostało odrzucone jako gorsze technicznie, wymagające więcej terenu, wyburzeń i nakładów finansowych oraz jako rozwiązanie społecznie niesprawiedliwe. Rozwiązanie sugerowane przez wnioskującego zajmuje teren o powierzchni większej o 1350m² i wymaga wyburzenia trzech budynków mieszkalnych o powierzchni zabudowy ok. 370 m² w stosunku do przedstawionego w raporcie. Przedstawione przez wnioskującego rozwiązanie przebiegu trasy głównej omija jego budynek, ale nie zapewnia mu obsługi komunikacyjnej. Do przedmiotowego obiektu nie ma możliwości zaprojektowania poprawnego technicznie dojazdu. Ponieważ na etapie raportu nie było znane negatywne stanowisko licznych mieszkańców, wydawało się prawdopodobne, że wyeliminowanie uciążliwych korków, a co za tym idzie również ograniczenie emisji oraz uporządkowanie terenu i podniesienie jego estetyki, będą przychylnie przyjęte przez mieszkańców. Należy zaznaczyć, że protesty mają charakter lokalny, podczas gdy przedsięwzięcie będzie elementem układu komunikacyjnego obsługującego również innych mieszkańców Warszawy i terenów</p>

		podmiejskich obecnie korzystających z niewydolnego przejazdu.
11.	(8) Wniosek o zwrot dokumentacji celem wyjaśnienia nieścisłości oraz doprecyzowania sformułowań np. "nieco większa odległość"	Wniosku nie uwzględniono - jest prawdą, że wariant 2 jest odsunięty od zabudowy po stronie pln. Zwoleńskiej i tym samym po tej stronie generuje mniejszą zajętość. Natomiast całościowo przesunięcie ronda na południe generuje dodatkowe wyburzenie a odgięcie łącznika przy stacji BP schodzi z przebiegu istniejącej jezdni i wchodzi w tereny miejskie.
12.	(9) Wniosek o zwrot dokumentacji celem uzupełnienia o analizy, które udowadniają tezę że wariant 2 jest najkorzystniejszy.	Wniosku nie uwzględniono, gdyż wg autora raportu zaproponowane rozwiązanie jest kompromisem wypracowanym przez Projektanta. ZMID, ZDM, UG Wawer, BDIK. Rozważane było kilka wariantów, z których jedynie rozwiązanie zakładające odsunięcie jezdni głównej od istniejącego przejazdu i tym samym wydłużenie trasy zjazdowej do tunelu minimalizujące liczbę niezbędnych wyburzeń uznano za możliwą do realizacji. Przedstawiony w raporcie układ daje możliwość nie tylko prawidłowego technicznie rozwiązania drogowego, ale również całego szeregu urządzeń podziemnych, których przebudowa jest konieczna w związku z przebudową układu. Przedmiotowa inwestycja znajduje się w obszarze zurbanizowanym wśród zabudowy mieszkaniowej i usługowej, w takim otoczeniu nie jest możliwe swobodne planowanie układu dróg i sieci uzbrojenia. Niezależnie od przyjętej lokalizacji trasy głównej (możliwe jedynie nieznaczne przesunięcia) oddziaływanie inwestycji pozostaje niezmiennie. zmienia się jedynie obszar oddziaływania. Zaproponowany układ lokalizuje trasę w znacznej części na terenach przeznaczonych zgodnie z MPZP dla potrzeb komunikacji i przemysłu.
13.	(10) Wniosek o doprecyzowanie sformułowania „uciążliwość drogi dla otoczenia”	Wniosku nie uwzględniono - z treści raportu wynika, że w przypadku tej inwestycji, zmniejszenie uciążliwości ujawnia się przede wszystkim w wyeliminowaniu korków, uciążliwych we wszystkich aspektach środowiskowych i ruchowych. Raport wykazuje, że wyższość wybranego wariantu wynika z uwarunkowań technicznych, lokalizacyjnych i ruchowych. Obniżenie uciążliwości inwestycji nie oznacza obniżenia jej we wszystkich aspektach. Zapis oznacza, że ogólne zmniejszenie uciążliwości przeważa brak ograniczenia lub nawet wzrost oddziaływań lokalnych.
14.	(11) Wniosek o wyjaśnienie nieścisłości w raporcie dot. oddziaływania inwestycji na szkołę	Wniosku nie uwzględniono - wg wyjaśnienia autora raportu- wariant z 2006 r. koliduje z budynkiem lokalizacyjnie. Zaprojektowanie prawidłowego (normatywnego) rozwiązania drogowego wymaga jego wyburzenia, niezależnie od jego przeznaczenia i sposobu użytkowania. Jest to duży budynek użytkowy w dobrym stanie technicznym i jego rozbiórka pociągałaby za sobą znaczne koszty. Natomiast zapisy MPZP dotyczą przeznaczenia, które decyduje o przyjęciu dopuszczalnego poziomu hałasu. Zapis MPZP jest słuszny, ponieważ ochrona akustyczna budynku szkoły nie jest możliwa ze względu na uwarunkowania techniczne.
15.	(12) Wniosek o uzupełnienie prognoz ruchu.	Wniosku nie uwzględniono - wg wyjaśnienia autora raportu, prognoza ruchu na analizowanym ciągu ulic, została opracowana z wykorzystaniem warszawskiego modelu ruchu, który jest stosowany do większości opracowań z zakresu planowania i projektowania układów komunikacyjnych w Warszawie. Model został wielokrotnie sprawdzony we wcześniejszych pracach. Model stanu istniejącego w obszarze miasta został zweryfikowany pod względem jego zgodności z pomiarami ruchu wykonanymi w ramach ostatniego Warszawskiego Badania Ruchu 2005 (WBR 2005). W obszarze aglomeracji do sprawdzenia poprawności modelu na drogach krajowych i wojewódzkich poza granicami miasta wykorzystano

		<p>wielkości ruchu pomierzone w ramach Generalnego Pomiaru Ruchu 2005 (GPR 2005). Prognoza ruchu została oparta na założeniach do rozwoju społeczno - gospodarczego miasta oraz obszaru aglomeracyjnego. Ponadto, w modelu ruchu w aglomeracji warszawskiej, zastosowanym do obliczenia prognozowanego ruchu na ciągu ulic Żagańska - Zwoleńska, uwzględniono rozwój sieci drogowo – ulicznej. Podstawowymi czynnikami wewnętrznymi decydującymi o zmianach wielkości podróży w mieście są zmiany: - zagospodarowania przestrzennego obszarów miasta i aglomeracji, - ruchliwości mieszkańców, - podziału zadań przewozowych (podróże piesze – komunikacja zbiorowa, komunikacja indywidualna). W przypadku zmian zagospodarowania przestrzennego, planowane zmiany w rozmieszczeniu różnych typów zagospodarowania, zostały uwzględnione przy określaniu wielkości generacji ruchu w każdym z rejonów komunikacyjnych.</p> <p>Wielkości ruchliwości mieszkańców w roku 2020 przyjęto zgodnie z założeniami odnośnie zmian zachowań komunikacyjnych mieszkańców Warszawy i przedstawiono w tabeli 3. Dla porównania w tabeli przedstawiono również ruchliwość mieszkańców w roku 2005. Ze względu na konieczność przedłużenia prognoz ruchu, założenia dotyczące zmian zachowań komunikacyjnych do roku 2030 oszacowano na podstawie trendów z poprzednich okresów. Wyższe tempo wzrostu wartości ruchliwości w podróży komunikacją indywidualną, w stosunku do ogólnych ruchliwości mieszkańców, wynika z równoczesnej zmiany podziału zadań przewozowych pomiędzy komunikacją indywidualną (KI) i zbiorową (KZ). Wartości parametrów modelu ruchu zostały zastosowane wielokrotnie w innych analizach ruchowych planowanych inwestycji w obszarze aglomeracji warszawskiej. Kolejnym czynnikiem wpływającym na rozkłady ruchu jest planowana rozbudowa sieci drogowo-ulicznej. W analizie założono, że do roku 2030 zostaną oddane do eksploatacji następujące odcinki najważniejszych ciągów komunikacyjnych w Warszawie wymienione w pkt.1 (Ad. 5) niniejszej tabeli.</p>
16.	(13) Wniosek o uzupełnienie prognoz w zakresie badań wpływu ruchu ulicznego na klimat akustyczny dla modelu uwzględniającego omawiany odcinek oraz fragmenty ulic poprzecznych i linię kolejową.	Wniosku nie uwzględniono - wg wyjaśnienia autora raportu, obliczenia zostały wykonane dla projektowanej ulicy oraz ulic przyległych i linii kolejowej. Oceniono więc oddziaływanie skumulowane. Prognozy oddziaływania akustycznego wykonano w oparciu o aktualne prognozy ruchu.
17.	(14). Wniosek o uzupełnienie raportu o aktualne zdjęcia obiektu oznaczonego numerem 13.	Wniosku nie uwzględniono – załączone zdjęcie ma charakter poglądowy i nie ma na celu dokumentowania postępu budowy, lecz pokazanie skali inwestycji.
18.	(15). Wniosek o zwrot Raportu celem uzupełnienia o możliwość zaprojektowania z uniknięciem kolizji z budynkiem	Wniosku nie uwzględniono - wg wyjaśnienia autora raportu, przedstawiona przez wnioskującego propozycja rozwiązania omijająca budowany obiekt była analizowana i dyskutowana już w lutym 2008 r. (przed wykonaniem raportu). Rozwiązanie to zostało odrzucone jako gorsze technicznie, wymagające więcej terenu, wyburzeń i nakładów finansowych oraz jako rozwiązanie społecznie niesprawiedliwe. Przedstawione w załączniku do protestu

	posadowionym na działce nr 78 przy ul. Mrówczej.	rozwiązanie nie uwzględnia wymaganych parametrów technicznych. przebudowy sieci uzbrojenia podziemnego, przez co wprowadza w błąd. Prawidłowo opracowane rozwiązanie sugerowane przez Wnioskującego, zajmuje teren o powierzchni większej o 1350m ² i wymaga wyburzenia trzech budynków mieszkalnych o powierzchni zabudowy ok. 370 m ² w stosunku do przedstawionego w raporcie. Rozwiązanie to generuje większe koszty inwestycji nawet przy założeniu wywłaszczenia i rozebrania budynku, ponadto z uwagi na dodatkowe wyburzenia generuje dodatkowe konflikty, dlatego przez inwestora uznany został za niemożliwy do realizacji. Ponadto przedstawione rozwiązanie przebiegu trasy głównej omija budynek, ale nie zapewnia mu obsługi komunikacyjnej. Do przedmiotowego obiektu nie ma możliwości zaprojektowania poprawnego technicznie dojazdu.
Zielone Mazowsze pismem dn. 23.02.2009 roku wniosło o:		
19.	(1a) Wniosek o dodanie do raportu OOŚ analizy wpływu drogi na środowisko w roku 2015.	Wniosku nie uwzględniono - inwestycje drogowe projektuje się perspektywnie, w celu rozwiązania problemu komunikacyjnego w długim horyzoncie czasowym, oceny oddziaływania dokonano dla roku 2030 (prognozowanie ruchu w dalszym horyzoncie obarczone będzie znacznie większym błędem). W zakresie oddziaływań akustycznych, jako najbardziej uciążliwych, wykonano ponadto prognozy dla okresu pośredniego - 2020 r. i porównano ze stanem obecnym. Analiza i prognoza ruchu wykazały, że największy wpływ na ruch na przedmiotowym odcinku ma realizacja trasy Olszynki Grochowskiej i trasy na Zaporze - nie zrealizowanie tych inwestycji spowoduje, że docelowy ruch w tunelu i okolicy będzie zdecydowanie mniejszy. Budowa tych dróg jest przewidziana w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy, które jasno wytycza cele realizacyjne w zakresie dróg w Warszawie. Na dzień dzisiejszy nie ma informacji o zmianie planów odnośnie jakichkolwiek inwestycji drogowych.
20.	(1b;1c) Wniosek o uzupełnienia i przedstawienia raportu dla całości inwestycji, porównanie wariantów	Wniosek nie został uwzględniony - wyjaśnienie jak w pkt.1; 2; 7; 8 niniejszej tabeli.
21.	(1d). Wniosek o uzupełnienia raportu o wariant z ruchem pieszych na skrzyżowaniu z ul. Dworcową w poziomie jezdni i ruchem rowerowym nie wymagającym zsiadania z roweru.	Wniosku nie uwzględniono - gdyż zasadnicza poprawa komfortu zamieszkania nastąpi przede wszystkim poprzez wyeliminowanie „korków”, uciążliwych we wszystkich aspektach środowiskowych i ruchowych. Nie jest to tylko uciążliwość dla kierowców, ale również dla pozostałych użytkowników drogi, w tym rowerzystów, a także mieszkańców. Obniżenie uciążliwości inwestycji nie oznacza obniżenia jej we wszystkich aspektach. Zapis oznacza, że ogólne zmniejszenie uciążliwości przeważa nad brakiem ograniczenia lub nawet wzrostem oddziaływań lokalnych. Możliwe są lokalne utrudnienia dla rowerzystów, należy jednak zauważyć, że poza uciążliwością wynikającą z konieczności pokonania przejścia podziemnego poprawią się warunki jazdy na rowerze. Obecnie, jazda rowerem możliwa jest tylko po współdzielonej z samochodami jezdni. Po wykonaniu przebudowy, ruch pieszy i rowerowy będzie wydzielony, co z całą pewnością poprawi komfort i bezpieczeństwo ruchu rowerzystów. Wg wyjaśnień autora raportu, w sprawie dróg rowerowych odbyło się szereg spotkań w BDIK Warszawy z

		udziałem przedstawicieli Zielonego Mazowsza. Ustalenia spotkań dokumentowane były notatkami. Po każdym ze spotkań wprowadzone zostały uzgodnione uwagi i ponownie przedyskutowane z ZDM, ZMID UG Wawer. W taki sposób ustalono ostateczny układ dróg rowerowych i pieszych. Wprowadzono do projektu wszystkie możliwe technicznie do wykonania postulaty Zielonego Mazowsza – ostateczna propozycja została zaakceptowana przez wszystkie strony opiniodawcze oraz Zielone Mazowsze, co udokumentowane jest notatką i odpowiednimi podpisami zainteresowanych.
22.	(1e) Wniosek o uzupełnienie raportu o wykonanie i analizę wariantu z przekrojem jednojezdniowym, dwupasmowym.	Wniosek nie został uwzględniony - wariant jednojezdniowy nie był w raporcie analizowany, ponieważ taki wariant nie jest zgodny z założeniami komunikacyjnymi miasta.
23.	(1f) Uwaga, że szeroki, dwujezdniowy ciąg ulic będzie stwarzał pozory bezpieczeństwa i zachęcał kierowców do przekraczania dozwolonej prędkości.	Przyjęte rozwiązania drogowe zapewniają bezpieczne poruszanie się po drodze wszystkich jej użytkowników. Nie rozważano zagrożeń związanych z łamaniem prawa polegającym na przekraczaniu dopuszczalnych prędkości oraz zagrożeń przestępczością kryminalną w przejściach podziemnych, ponieważ nie było to przedmiotem opracowania, a zwalczanie łamania prawa w tych aspektach odpowiadają służby porządkowe, w tym policja i straż miejska. Prędkość większa od obecnej (w rozsądnych granicach określonych przepisami) spowoduje zmniejszenie, a nie zwiększenie emisji. Wynika to z wielu innych opracowań, w tym z ekspertyzy prof. Chłopka, powszechnie stosowanej przy obliczeniach wskaźników emisji. Stanowisko, że należy stosować rozwiązania uniemożliwiające przekraczanie dopuszczalnych prędkości jest słuszne, ale może być zrealizowane dopiero na etapie projektu budowlanego
24.	(1g) Wniosek o uzupełnienia raportu o rozwiązania rowerowe w ciągu wschodniej jezdni Patriotów, ul. Szpotańskiego ul. Pożarskiego.	Wniosek nie został uwzględniony, uzasadnienie - pkt 21 niniejszej tabeli.
25.	(2) o uznanie Stowarzyszenia Zielone Mazowsze za stronę w postępowaniu.	Stowarzyszenie uczestniczy w postępowaniu na prawach strony.
Państwo Dorota i Mirosław Parzyszek – pismem z dn. 12.02.2009 r. wnieśli o:		
26.	Wniosek dotyczący dojazdu i parkingu do ich nieruchomości w przypadku wariantu 1 lub wykupu ich nieruchomości w przypadku wariantu 2.	Wniosek nie został uwzględniony na etapie decyzji środowiskowej. Negocjacje w kwestii odszkodowań dotyczą decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, a tym samym nie mają związku z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Obiekty inżynierskie:

- przejście podziemne łącznie pod linią kolejową i ul Patriotów (zachodnią i wschodnią) z wyjsciami na perony przystanku Międzyzylesie;
- przejście podziemne pod ul. Żegańską (łącznie stara i nowa jezdnia) w rejonie projektowanego ronda i budynku gimnazjum, z wyjściem na projektowany parking;
- tunel (dwujezdniowy) pod linią kolejową.

Całkowita długość tunelu drogowego wraz z wylotami wynosi ok. 330 m, w tym konstrukcja tunelu (część podziemna) ma długość ok. 80 m.

Odwodnienie drogi: woda z jezdni odprowadzana będzie poprzez właściwe ukształtowanie spadków podłużnych i poprzecznych w kierunku ścieków przykrawężnikowych, ujmowana wpustami deszczowymi odprowadzana z całej powierzchni jezdni do kanalizacji deszczowej projektowanej na całej długości drogi. Odbiornikiem, do którego planuje się odprowadzenie wody jest istniejący kanał w ul. Patriotów w kierunku północnym oraz projektowany w ul. Zwoleńskiej kolektor „W” Ø800/100 w kierunku zachodnim. Z wyjątkiem tunelu oraz odcinków dróg mających spadek do tunelu, całość wód opadowych odprowadzana będzie do kanalizacji ogólnospławnej grawitacyjnie poprzez zbiorniki retencyjne. Woda z tunelu odprowadzana będzie w układzie pompowym (projektowana pompownia). W celu ograniczenia ilości zanieczyszczeń odprowadzanej do kanalizacji projektuje się wpusty deszczowe z osadnikami.

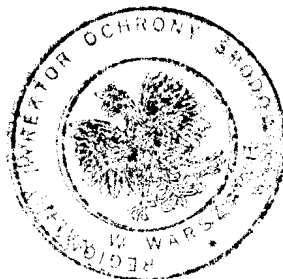
Zakres robót:

- wyburzenia kolizyjnej zabudowy;
- wycinka drzew i krzewów kolidujących lub w złym stanie zdrowotnym;
- rozbiórka istniejących nawierzchni;
- wykonanie robót ziemnych;
- budowa tunelu;
- budowa przejść podziemnych dla pieszych;
- budowa nowego systemu odwodnienia;
- budowa nowych jezdni;
- przebudowa istniejących zatok autobusowych pod kątem bezpiecznej lokalizacji;
- budowa i przebudowa chodników, budowa ścieżek rowerowych;
- poprawienie geometrii skrzyżowań;
- budowa nowych i przebudowa istniejących zjazdów;
- budowa urządzeń ochrony środowiska;
- przebudowa i zabezpieczenie urządzeń obcych w niezbędnym zakresie
- wywiezienie materiałów nie nadających się do ponownego wbudowania na składowisko w celu utylizacji.

Do realizacji inwestycji zostanie wykorzystany ciężki sprzęt budowlany typu: koparki, spycharki, samochody samowyladowcze, ubijaki spalinowe, walce drogowe, rozścielacze mieszanek mineralno-bitumicznych itp. Do rozbudowy drogi będą wykorzystywane surowce w postaci kruszyw łamanych i naturalnych, beton cementowy, woda oraz mieszanki mineralno-bitumiczne w ilości typowej dla przyjętych technologii.

Zajęcie terenu: odcinek objęty przedsięwzięciem wymaga zajęcia dodatkowego terenu w miejscach rozbudowy drogi. Dodatkowe zajęcie terenu dla analizowanej inwestycji może wynosić około 2,5 ha.

Zużycie podstawowych materiałów: do rozbudowy drogi będą wykorzystywane surowce w postaci kruszyw łamanych i naturalnych, beton cementowy, woda oraz mieszanki mineralno-bitumiczne w ilości typowej dla robót związanych z budową dróg



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Opole

Aleksandra Atkowska