



## WOJEWODA MAZOWIECKI

Warszawa, 02.10.2006 r.

**WŚR.I.EM/6613/1/33/06**

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

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego ( Dz.U. 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z ze zmianami) oraz art. 46 ust. 1 pkt. 1, art. 48 ust.2 pkt.1 ustawy z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz.U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902)

#### **po rozpatrzeniu**

wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa z 02 lutego 2006 r. znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/39/2006 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Mińska Mazowieckiego na parametrach autostrady w ciągu drogi krajowej Nr 2 na odcinku Choszczówka- Węzeł Ryczołek od km 520+400 do km 541+249.

#### **OKREŚLAM**

##### **I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie obwodnicy Mińska Mazowieckiego na parametrach autostrady w ciągu drogi krajowej Nr 2 na odcinku Choszczówka- Węzeł Ryczołek od km 520+400 do km 541+249. Projektowana obwodnica wykonana zostanie etapowo (Dwa etapy: 1. budowa trasy obwodowej omijającej miasto, 2. przekształcenie jej w fragment autostrady A-2).

##### **II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji**

Teren inwestycji w fazie realizacji i eksploatacji winien być wykorzystany zgodnie z warunkami określonymi w decyzjach, stosownie do art. 46 ust. 4 ustawy Prawo ochrony środowiska.

### **III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska.**

#### **1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:**

- 1) prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00);
- 2) dokonać zabezpieczeń akustycznych w otoczeniu obwodnicy (w obrębie zabudowy mieszkaniowej) tak, aby zapewnić wymagany obowiązującymi przepisami poziom hałasu. Zastosować ekrany akustyczne oraz pozostałe zaproponowane w raporcie środki ochrony przeciwdźwiękowej (zwiększenie izolacyjności przegród zewnętrznych w przypadku stwierdzenia przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu), wykup w przypadku braku technicznej i ekonomicznej możliwości pełnej ochrony przed hałasem ( m.in. w km 527+550 i 540+400 strona północna)
- 3) w przypadku wariantów lokalnych zastosować optymalne rozwiązania kierujące się wpływem inwestycji na zdrowie ludzi;
- 4) prowadzić selektywną zbiórkę odpadów nadających się do odzysku lub unieszkodliwienia, w szczelnych, oznakowanych pojemnikach, w wydzielonym miejscu;
- 5) ścieki bytowe z zaplecza socjalnego budowy gromadzić w szczelnych zbiornikach;
- 6) place budowy i jego zaplecza technicznego oraz wytwórnie betonu i mas mineralno-bitumicznych zorganizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu, poza zasięgiem możliwości zaistnienia bezpośredniego spływu powierzchniowego do cieków naturalnych;
- 7) ograniczyć do minimum wykonywanie awaryjnych napraw maszyn budowlanych i pojazdów na terenie budowy;
- 8) wykorzystywać do budowy sprawny technicznie sprzęt i środki transportu zapewniające maksymalną ochronę środowiska – stosować sprzęt budowlany o możliwie najmniejszym poziomie mocy akustycznej;
- 9) ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów;

- 10) ograniczyć do minimum naruszenie wierzchniej warstwy ziemi, a po zakończeniu prac przywrócić powierzchnię terenu do stanu pierwotnego;
- 11) właściwie zagospodarować masy ziemi próchniczej;
- 12) zapewnić właściwą organizację pracy ograniczającą możliwość niekontrolowanego poruszania się pojazdów lub wystąpienia kolizji;
- 13) współpracować z Konserwatorem Zabytków w uporządkowaniu dojazdu do cmentarza w miejscowości Królewiec i remoncie jego ogrodzenia;
- 14) prowadzić roboty drogowe w sposób zapewniający pełną drożność naturalnego odpływu wód powierzchniowych oraz systemów melioracyjnych.

## **2. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:**

- 1) odprowadzanie ścieków, pochodzących z powierzchni zanieczyszczonych odcinków dróg, do środowiska za pomocą usytuowanych w rowach i na korpusie drogi wpustów studzienek ściekowych do kanałów deszczowych. W rejonie lokalizacji stacji paliw i parkingów należy zaprojektować szczelne powierzchnie, z których ścieki opadowe odprowadzane będą do odbiorników poprzez urządzenia podczyszczające;
- 2) zabezpieczenie każdego ujścia rowu trawiastego do naturalnego ciekłu powierzchniowego lub rowu melioracyjnego poprzez zastosowanie zastawek, przegród filtrujących i ewentualnych zbiorników retencyjnych, w celu zabezpieczenia wód powierzchniowych i gruntowych przed skażeniem substancjami niebezpiecznymi uwolnionymi do środowiska w wyniku poważnej awarii lub wypadku drogowego;
- 3) zastosowanie na odcinkach bardziej wrażliwych na zanieczyszczenie wód naturalnych, rowów trawiastych uszczelnianych geomembraną, w celu zabezpieczenia instalacji melioracyjnych oraz obszaru źródłiskowego rzek;
- 4) we wszystkich miejscach stwierdzonej migracji zwierząt m. in. na obszarach źródłiskowych rzeki Mieni i Srebrnej zlokalizowanie przejść posiadających odpowiednie, dostosowane do gatunków migrujących, parametry techniczne. Przepusty powinny mieć światło około 1,5 m pozwalające na zamocowanie suchej półki przelazowej. Wzdłuż ciekłu rzeki Wiśniówki zlokalizować przepust o przekroju prostokątnym o wysokości 2 m i szerokości min. 2 m z doświetleniem przepustu przez otwór wykonany w pasie dzielącym obwodnicy. Dodatkowo przejście dolne w okolicy rzeki Mieni pod planowaną estakadą winno mieć wysokość, co najmniej 3,5 m oraz

- posiadać doświetlenie w postaci pozostawionej pustej przestrzeni ( prześwitu) między jezdniami na estakadzie.
- 5) w przypadku przejść dla płazów należy wykonać tzw. naprowadzające opaski betonowe (w szczególności w rejonie Wiśniówki).
  - 6) w miejscach wytypowanych przejść dla zwierząt zaadoptowanie roślinności istniejącej, połączonej z odtworzeniem roślinności typowej dla danego siedliska, przez dosadzenie drzew i krzewów. Umożliwi to bezpieczne ukrycie się przemieszczających się zwierząt;
  - 7) zastosowanie środków ochrony akustycznej służących dotrzymaniu standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem;
  - 8) wprowadzenie pasów zieleni izolacyjno-ochronnej i zieleni dogęszczającej o szerokości, co najmniej 10 m;
  - 9) w rejonie lokalizacji MOP zastosować szczelne rowy;
  - 10) wprowadzenie pasów zieleni urządzonych na terenach z glebami podlegającymi ochronie, użytkach zielonych, obszarach sadów oraz upraw warzyw. Szerokość pasów powinna wynosić 10-15 m , a na odcinkach w bliskiej odległości siedlisk z zabudową mieszkaniową 15-20 m.

**IV. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej** w zakresie klimatu akustycznego, celem sprawdzenia poziomu emisji hałasu oraz skuteczności i efektywności zastosowanych środków zabezpieczających na terenach chronionych akustycznie oraz pomiarów zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, gleby i wód podziemnych oraz składu chemicznego wód opadowych odprowadzanych do odbiorników, po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Na etapie opracowywania analizy porealizacyjnej należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący hałasu, zanieczyszczenia powietrza i gospodarki ściekowej pod kątem jakości ścieków odprowadzanych do odbiornika. Szczegółowe usytuowanie punktów pomiarowych powinno być zgodne z propozycjami raportu oddziaływania na środowisko. Celem wykonania analizy porealizacyjnej będzie ustalenie ewentualnych podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

## UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Warszawie pismem z 02.02.2006 r. znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/39/2006 zwróciła się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Mińska Mazowieckiego na parametrach autostrady w ciągu drogi krajowej Nr 2 na odcinku Choszczówka- Węzeł Ryczołek od km 520+400 do km 541+249.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt.2 ustawy Prawo ochrony środowiska Wojewoda Mazowiecki pismem z 08.02.2006 r. znak WŚR-I-6613/1/33/06 zwrócił się do Ministra Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia. Minister Środowiska postanowieniem z 31.07.2006 r. znak DOOŚ-34/d/62/2006/rsz uzgodnił realizację przedsięwzięcia według Wariantu I i określił jej warunki. Warunki te uwzględniono w całości w niniejszej decyzji

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt. 2 wyżej przywołanej ustawy Wojewoda Mazowiecki uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie- postanowienie ZNS.713-810-312/06.PN z 30.06.2006 r. z określonymi środowiskowymi uwarunkowaniami. Uwarunkowania te (bez pkt. 7 postanowienia) zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, a przy ich zachowaniu przedsięwzięcie w trakcie i po jego realizacji zapewni ochronę zdrowia ludzkiego. Organ prowadzący postępowanie nie uwzględnił jedynie warunku dotyczącego wykonania przeglądu ekologicznego po upływie 10 lat od daty wydania pozwolenia na użytkowanie, gdyż stoi na stanowisku, że nałożenie takiego obowiązku winno być przedmiotem odrębnego postępowania administracyjnego.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Mińska Mazowieckiego na parametrach autostrady w ciągu drogi krajowej Nr 2 na odcinku Choszczówka- Węzeł Ryczołek od km 520+400 do km 541+249 przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;

- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego dwa aneksy dotyczące przejść dla zwierząt;
- mapy ewidencyjne oraz kopię mapy z zaznaczonym przebiegiem nowoprojektowanej obwodnicy;
- wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- wniesione przez społeczeństwo wnioski i uwagi.

Powyższe dokumenty były podstawą do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko. Należy podkreślić, że Inwestor, wnioskował o wydanie decyzji na realizację wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, oraz zapewniającego ochronę zdrowia ludzkiego przed wpływem szkodliwości i uciążliwości środowiskowych. Analizowano dwa warianty trasowe, wariant zerowy oraz 15 wariantów lokalnych (od A do O) dla inwestycji. Wybrany do dalszego projektowania Wariant I wraz ze zmianami przedstawionymi w wariantach lokalnych: E (lokalne przesunięcie osi do lasu w kierunku północnym), wariacie O (typ węzła Ryczołek trąbka), oraz wariacie D (utrzymanie połączenia komunikacyjnego w ciągu drogi Dłużka – Niedziałka Stara) jest wariantem najkorzystniejszym, co stwierdzono na podstawie przeprowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania tegoż przedsięwzięcia na środowisko.

W wariacie „0” założono rozwój ruchu w rozpatrywanym rejonie, na dotychczasowym układzie sieci transportowej, lecz bez budowy obwodnicy. Droga przebiegająca przez Mińsk Mazowiecki ma charakter drogi „G” o szerokości jezdni 12 m z chodnikami po obu stronach jezdni. Obecnie przejście drogi przez miasto jest bardzo niekorzystne ze względu na wyczerpanie przepustowości skrzyżowań, występowanie miejsc zagrażających bezpieczeństwu ruchu kołowego i pieszego, co stanowi dużą uciążliwość dla mieszkańców. Rosnący ruch samochodowy oraz brak jego płynności wpływa na wzrost emisji zanieczyszczeń do środowiska, w tym na przekroczeniu dopuszczalnego poziomu hałasu. Niepodjęcie realizacji przedsięwzięcia będzie prowadzić zatem do dalszego pogarszania obecnego stanu istniejącej trasy, dalszej dewastacji środowiska oraz wzrostu zagrożeń ekologicznych. Budowa obwodnicy pozwoli na zmniejszenie zanieczyszczeń powietrza oraz obniżenie poziomu hałasu w samym mieście.

Wariantem preferowanym do realizacji przedsięwzięcia jest Wariant I (wariant północny), gdzie trasa przebiega w „korytarzu” przewidywanym dla planowanej autostrady A-

2, tj. na północ od miejscowości Arynów, Karolina, Niedziałka Stara i Niedziałka Druga, między miejscowościami Jędrzejów i Aleksandrów, a jej długość wynosi ok. 21 km. Trasa Wariant II (wariant południowy), o długości ok. 21 km ma przebieg po południowej stronie miejscowości Karolina, Niedziałka Stara i Niedziałka Druga. Wadą wariantu II (południowego) jest zbyt bliskie przechodzenie w pobliżu wsi, co mogłoby powodować konflikty społeczne. W sprawie zaniechania budowy trasy wg. Wariantu II występowały silne protesty, w wyniku, których w gminie Mińsk Mazowiecki opracowano nowe plany zagospodarowania przestrzennego dla wsi Arynów, Królewiec, Niedziałka Stara i Niedziałka Druga, w których to jest rezerwowany „korytarz” przebiegu obwodnicy zgodnie z Wariantem I. Wariant ten jest bardziej preferowany także przez samorządy, a więc powinien być mniej konfliktowy niż Wariant II. Przeprowadzono także analizy 15 wariantów lokalnych dla obiektów punktowych, uwzględniające warunki ochrony środowiska między innymi: lokalizacji ronda na DK-2 w km 520+800, rozwiązania układów komunikacyjnych bez i z wiaduktami w ciągu dróg lokalnych, węzła Lotnisko w km 532+500, lokalizacji miejsc obsługi podróżnych (MOP) w km 537+400, wariantowego rozwiązania węzła Ryczołek w km 540+850.

Wyniki ocen przedstawionych w raporcie wskazują, że przebieg obwodnicy wg. Wariantu I wraz z wariantami lokalnymi E (lokalne przesunięcie osi do lasu w kierunku północnym), wariant O (typ węzła Ryczołek trąbka), oraz wariantem D (utrzymanie połączenia komunikacyjnego w ciągu drogi Dłużka – Niedziałka Stara) wnioskowany przez Inwestora został wyznaczony optymalnie i jest najmniej konfliktowy. Przeprowadzone analizy wykazały oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Pozwoliło to na określenie niezbędnych sposobów zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania na środowisko i zdrowie ludzi oraz na zdefiniowanie warunków realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, które mają zapewnić ochronę środowiska przed ewentualnymi negatywnymi wpływami przedsięwzięcia.

Obwodnica Mińska Mazowieckiego wg. Wariantu I realizowana będzie w korytarzu przewidywanym pod budowę autostrady A-2 i prowadzić będzie ruch tranzytowy do wschodniej granicy państwa, odciążając miasto Mińsk Mazowiecki. Droga będzie posiadała dwie jezdnie z pasem dzielącym, każda po 2 pasy ruchu z pasem awaryjnym. Trasa obwodnicy przecina cztery gminy powiatu Mińsk Mazowiecki: Dębe Wielkie, Mińsk Mazowiecki, Jakubów i Kałuszyn. Obwodnica rozpoczynać się będzie rondem na drodze krajowej nr 2

i przebiegać będzie po północnej stronie miasta Mińska Mazowieckiego, od miejscowości Choszczówka Dębska szerokim łukiem omijając tereny leśne poprzez miejscowości Arynów, Królewiec, Wólkę Mińską, Niedziałkę Starą, Niedziałkę Drugą, kończąc na miejscowości Ryczołek. Połączenie trasy z lokalnym układem komunikacyjnym jest realizowane poprzez włączenie za pomocą węzła Arynów, węzła Lotnisko oraz węzła Ryczołek. Obsługa odciętych ciągów komunikacyjnych zostanie zapewniona przez drogi serwisowe oraz projektowane przejazdy drogowe.

**Przebudowywany odcinek nie przebiega przez obszar sieci Natura 2000 ani inne tereny objęte jakąkolwiek formą ochrony przyrody.** Pomimo tego niniejsza decyzja w pkt. III wprowadza wymagania dotyczące ochrony środowiska oraz zdrowia ludzi.

Na obszarze omawianego terenu dominuje zagospodarowanie rolnicze, tylko niewielka część obszarów sąsiaduje lub przecina tereny leśne, przy czym nie są to zwarte, duże kompleksy lasów. Prowadzenie prac budowlanych, spowoduje konieczność wycięcia drzew, w tym również na obszarach leśnych. W związku z tym, warunkiem realizacji przedsięwzięcia jest ograniczenie do minimum wycinki drzew i krzewów (pkt. III.1.9), a w ramach ochrony przed rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń komunikacyjnych niezbędne jest wprowadzenie zieleni izolacyjnej (pkt. III.2.8).

Oprócz przewidzianego w projekcie trwałego przekształcenia terenu, w czasie wykonywania prac budowlanych będzie miało miejsce dodatkowe zajęcie terenu związane z lokalizacją baz zapleczy, baz wykonawstwa, miejsc składowania ziemi z wykopów, elementów rozbieranych obiektów, usuwanej zieleni. Ponieważ może mieć to miejsce poza pasem drogowym, należy zorganizować plac budowy i jego zaplecza z uwzględnieniem zasad minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni oraz właściwego zagospodarowania mas ziemi próchnicznej (pkt. III.1.6,11). Po zakończeniu prac należy podjąć prace porządkujące (pkt.III.1.10). Na placu budowy należy również zapewnić właściwą organizację pracy ograniczającą możliwość niekontrolowanego poruszania się pojazdów lub wystąpienia kolizji, ograniczyć do minimum wykonywanie awaryjnych napraw maszyn budowlanych (pkt.III.1.7,12). W trakcie budowy wytwarzane będą odpady komunalne oraz odpady związane z pracami budowlanymi. Wykonawca robót powinien posiadać uregulowany sposób postępowania z odpadami ( pkt. III.1.4).



Wzdłuż przebiegu projektowanej obwodnicy, we wsi Królewiec stwierdzono zlokalizowanie zabytkowego cmentarza ewangelickiego. W związku z tym prace budowlane w pobliżu cmentarza należy prowadzić pod nadzorem Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków (pkt. III.1.13).

W rejonach wrażliwych na zanieczyszczenia wód naturalnych, należy wprowadzić dodatkowe zabezpieczenia uszczelniające rowy trawiaste geomembraną. Dotyczy to szczególnie obszarów źródłiskowych rzeki Srebrnej i rzeki Mieni. Roboty ziemne wykonane na ciekach powierzchniowych lub w ich pobliżu nie mogą zmieniać naturalnych kierunków spływów wód (pkt.III.2.1,2,3).

Na etapie realizacji wystąpi zwiększony poziom hałasu i emisji drgań mechanicznych spowodowany pracą maszyn budowlanych. Dlatego też w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej prace powinny być prowadzone w porze dziennej (III.1.1).

Jak wynika z dokonanej analizy przedłożonych dokumentów istnieje konieczność zastosowania odpowiednich zabezpieczeń, które na etapie eksploatacji zapewnią dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach chronionych akustycznie (pkt. III.1.2). Dodatkowo na etapie projektu budowlanego należy uwzględnić pasy zieleni izolacyjno-ochronnej i zieleni dogęszczającej w miejscach terenów zabudowy mieszkaniowej (pkt.III.8), jak również wprowadzić pasy zieleni urządzonej na terenach z glebami podlegającymi ochronie, użytkach zielonych, obszarach sadów oraz upraw warzyw. Szerokość pasów powinna wynosić 10-15 m, a na odcinkach w bliskiej odległości siedlisk z zabudową mieszkaniową 15-20 m. (pkt. III.2.10).

W trakcie postępowania Inwestor uzupełnił raport dwoma aneksami dotyczącymi problematyki przejść dla zwierząt. W tym też zakresie na etapie projektu budowlanego decyzja wprowadza warunki (pkt.III.2.4-6).

Pkt IV sentencji decyzji zobowiązuje Inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie klimatu akustycznego, celem sprawdzenia poziomu emisji hałasu oraz skuteczności i efektywności zastosowanych środków zabezpieczających na terenach chronionych akustycznie oraz pomiarów zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, po upływie 1 roku od dnia oddania do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W przypadku stwierdzenia przekroczeń wartości dopuszczalnych

hałasu, w pobliżu terenów chronionych akustycznie, należy zastosować dodatkowe środki zabezpieczające.

Organ prowadzący postępowanie zapewnił udział w nim społeczeństwa. W trakcie toczącego się postępowania administracyjnego odbyła się 29 maja 2006 roku w ramach procedury konsultacji społecznych otwarta rozprawa administracyjna dla społeczeństwa (zawiadomienie o rozprawie z 09.05.2006 r.), w której uczestniczyło 68 osób.

W wyniku postulatów zgłoszonych przez społeczeństwo Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie pismem z 09.06.2006 r. uszczegółowiła wariant realizacyjny preferowany, dla którego toczy się postępowanie o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy Mińska Mazowieckiego dla przebiegu trasy wg. wariantu I o rozwiązaniu przedstawione w wariantach lokalnych- „wariant E”, „wariant O, oraz „wariant D”- połączenie komunikacyjne w ciągu drogi Niedziałka Stara – Dłużka. Wg. przeprowadzonych przez Inwestora analiz (raport oddziaływania) wpływ na środowisko rozwiązań proponowanych w „wariacie E”, „wariacie O, oraz „wariacie D” jest równoważny do proponowanych w wariacie I.

Ponadto zostały złożone wnioski i uwagi przez:

1. Pana Marka Mrocza, Ryczołek 17, 05-310 Kałuszyn (pismo z 29.05.2006 r.);
2. Państwo Zofię i Tomasza Tarkowskich, 05-306 Jakubów 167 (pismo z 21.07.2006r).

Wyniki analiz modelowych w odniesieniu do posesji Pana Mrocza we wsi Ryczołek (działka 53/1) gmina Kałuszyn wskazały, że ochrona przedmiotowej posesji przed hałasem komunikacyjnym nie jest w pełni możliwa tzn. nie doprowadzi do uzyskania aktualnych wartości poziomów dopuszczalnych. Należy jednak zaznaczyć, że analizy akustyczne wpływu ruchu na obwodnicy Mińska Mazowieckiego wykonano w oparciu o referencyjny model hałasu. Analizy te polegały na obliczeniu prognozowanych poziomów hałasu, zgodnie z przyjętymi założeniami. Była to jedyna możliwość oceny prognostycznej oceny hałasu, ponieważ źródło (droga obwodowa) jeszcze nie istnieje i w związku z tym wykonanie terenowych pomiarów nie było wykonalne. Nie należy zapominać, iż każdy model hałasu, łącznie z użytym w raporcie – modelem referencyjnym – ma swój zakres niepewności wyników badań. Dodatkowo, zakres niepewności oceny powoduje fakt, iż w roku 2006

przewidywane jest wydanie nowego rozporządzenia Ministra Środowiska zawierającego nowe wartości dopuszczalne, oparte o nowe wskaźniki długookresowe (średnioroczne), co musi wpłynąć na stosowane sposoby oceny.

Biorąc pod uwagę dwa powyższe uwarunkowania należy stwierdzić, iż podjęcie ostatecznej, wiążącej decyzji w sprawie wielkości przekroczenia poziomów dopuszczalnych oraz możliwości ochrony przed hałasem rozpatrywanej posesji możliwe będzie na podstawie wyników porealizacyjnych badań hałasu, po uruchomieniu trasy. Procedurę taką przewidują właściwe przepisy prawne (przepisy ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska. Ponadto aktualny przepis wykonawczy: Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 23 stycznia 2003 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz.U. 2003, nr 35, poz. 308) wprowadza wymagania prowadzenia pomiarów hałasu komunikacyjnego okresowo, corocznie przez 3 kolejne lata w odniesieniu m.in. do tej kategorii dróg, jak rozpatrywana, a także – określa metody referencyjne pomiarów hałasu komunikacyjnego.

W uzupełnieniu należy podkreślić, iż wspomniane wyżej zmiany przepisów w zakresie wskaźników oceny hałasu skutkować będą z pewnością modyfikacjami procedur wchodzących w skład metod referencyjnych pomiarów hałasu w środowisku; zakres tych zmian nie jest jeszcze przesądzony. W przypadku potwierdzenia pomiarami hałasu podczas analizy porealizacyjnej (punkt IV decyzji) ewentualnych przekroczeń poziomów dopuszczalnych i stwierdzenia braku możliwości zastosowania skutecznych środków ochronnych, rozważone ewentualne zastosowanie środków z dziedziny akustyki budowlanej tj. podwyższenie izolacyjności akustycznej przegród zewnętrznych lub wykup rozpatrywanej posesji. Warunek ten został zapisany w pkt. III.1.2 decyzji.

Wnioskowane przez Zofię i Tomasza Tarkowskich przesunięcie na północ odcinka autostrady bezpośrednio związanego z ich posesją (w rejonie wsi Anielinek) nie jest możliwe ze względów społecznych i wysokich parametrów technicznych projektowanej autostrady. W rejonie działek pana Tarkowskiego jezdnia główna autostrady prowadzona jest po łuku kołowym o promieniu 3750m i długości 3240 m wraz z krzywą przejściową o łącznej długości 900 m. Przesunięcie wierzchołka takiego łuku spowoduje zmiany przebiegu trasy nie tylko na całej długości łuku, ale także na łukach sąsiednich poprzez zmianę położenia stycznej. Zajętość na działkach 605 i 608 nie wynika bezpośrednio z przebiegu trasy autostrady, lecz

ze zlokalizowania w tym miejscu węzła łączącego autostradę z lotniskiem w Mińsku Mazowieckim. Zarówno węzeł jak i lotnisko mają znaczenie strategiczne dla gminy, powiatu i województwa. Proponowane przez pana Tarkowskiego przesunięcie osi autostrady spowodowałoby zmianę uzgadnianej przez ostatnie 3 lata koncepcji przebiegu autostrady na długości ok. 6,5 km, a co za tym idzie liczne konflikty społeczne i kolejne lata uzgodnień przedłużające procedurę związaną z budową drogi. Powyższe stanowisko wyrażone zostało pismem z 08.09.2006 r. znak GDDK i A-O/WA-B.13m/400/312/2006 a Wojewoda uznał je za zasadne. Ponadto do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w dniu 2 czerwca 2006 r. wpłynął protest 51 mieszkańców wsi Anielin i Jakubów. Wnioskowali oni o pozostawienie przebiegu trasy w projektowanym położeniu. Przesunięcie trasy w kierunku północnym spowodowałoby, że grunty protestujących rolników zostałyby podzielone, co ograniczy a nawet uniemożliwi pracę w gospodarstwach rolnych, które są ich jedynym źródłem utrzymania. Ww. przesunięcie doprowadziłoby do wydłużenia nawet o kilka kilometrów dojazd rolników do ich pól.

W toku postępowania nie wpłynęły natomiast wnioski o uznanie za stronę w rozumieniu art. 33 ust 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska.

Podsumowując: uzyskane w czasie postępowania informacje pozwalają na stwierdzenie, że planowana budowa obwodnicy Mińska Mazowieckiego na parametrach autostrady w ciągu drogi krajowej Nr 2 na odcinku Choszczówka- Węzeł Ryczołek od km 520+400 do km 541+249 (wg. Wariantu I ze zmianami), zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji, nie powinna w sposób znaczący oddziaływać na środowisko, przy zachowaniu warunków minimalizujących przedstawionych w sentencji decyzji.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

#### **Pouczenie:**

Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego, do Ministra Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.

Decyzja stała się ostateczna  
z dniem 24.10.2006 ✓

STARSZY INSPEKTOR WOJEWÓDZKI

*Elżbieta Malessa*  
**Elżbieta Malessa**



z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

*Ewa Stepniewska*  
Dyrektor  
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Warszawa, 02.10. 2006 r.

**Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego z 02.10. 2006 roku (znak: WŚR.I.EM/6613/1/33/06)**

**Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:**

**„budowie obwodnicy Mińska Mazowieckiego na parametrach autostrady w ciągu drogi krajowej nr 2 na odcinku Choszczówka – węzeł Ryczołek od m 520+400 do km 541+249 ”.**

**Inwestor:**

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
ul. Mińska 25  
03-808 Warszawa**

**1. Lokalizacja i program inwestycji.**

Inwestycja jest zlokalizowana w powiecie Mińsk Mazowiecki woj. Mazowieckie i przebiega przez gminy: Dębe Wielkie, Mińsk Mazowiecki, Jakubów oraz Kałuszyn. Inwestycja polega na budowie obwodnicy Mińska Mazowieckiego w korytarzu autostrady A2 od projektowanego skrzyżowania na drodze krajowej nr 2 w Choszczówce Dębskiej do projektowanego węzła na drodze krajową nr 2 w miejscowości Ryczołek. Zakres inwestycji wg kilometrażu autostrady A2: km 520+400 do km 541+249, wg kilometrażu drogi krajowej nr 2 km 512+162 do km 532+850:

Docelowo obwodnica będzie włączona w ciąg autostrady A2 Warszawa – Terespol. Obwodnica będzie skomunikowana z terenem przyległym na węzłach w Arynowie (węzeł Arynow), węzle w rejonie lotniska wojskowego (węzeł Lotnisko) oraz na węzle w rejonie miejscowości Ryczołek (węzeł Ryczołek). W celu zachowania istniejącego układu komunikacyjnego w inwestycji przewiduje się wiadukty ponad autostradą wzdłuż dróg

poprzecznych, przejazdy gospodarcze pod autostradą, wiadukty wzdłuż autostrady, most ponad rzeką Mienia który będzie służył również jako przejście dla dużych zwierząt, oraz przepusty w ciągu rzek Srebrna, Wiśniówka i rowów melioracyjnych. W zakresie inwestycji są również miejsca obsługi podróżnych (km 537 + 500) w programie podstawowym czyli parkingi dla samochodów osobowych i ciężarowych oraz budynki WC przeznaczone do dalszej rozbudowy w momencie włączenia obwodnicy w ciąg autostrady A2 (MOP o programie II i III). Obwodnica będzie wyposażona we wszystkie niezbędne urządzenia towarzyszące konieczne do sprawnego funkcjonowania obwodnicy (oświetlenie, teletechnika, kanalizacja itp.) a w układzie docelowym w prosty sposób możliwa do rozbudowania i włączenia w ciąg autostrady A2

## 2. Cel i zakładany efekt inwestycji

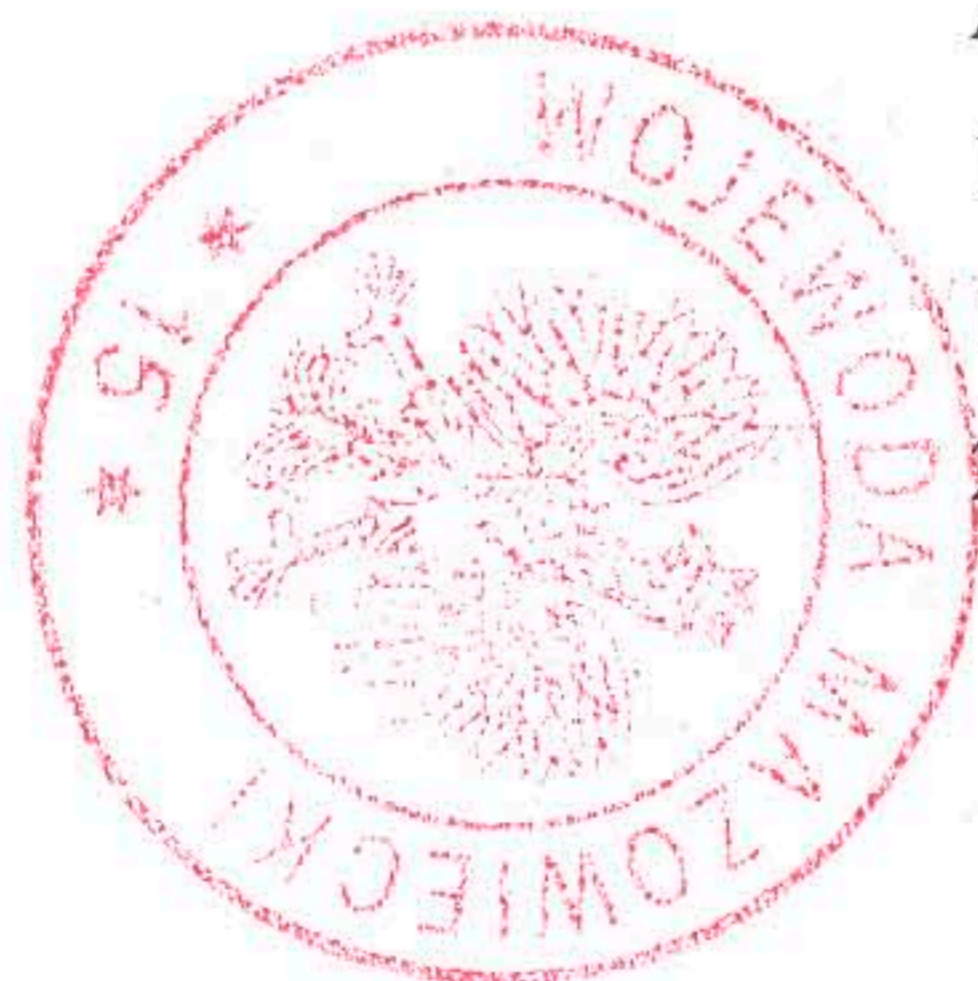
Celem projektowanej inwestycji jest w pierwszym etapie realizacji (etap obwodnicy) przeniesienie ruchu tranzytowego na kierunku Świecko – Warszawa – Terespol poza Mińsk Mazowiecki a w drugim etapie realizacji (etap autostrady) przeprowadzenie ruchu autostradowego wraz ze skomunikowaniem Mińska Mazowieckiego poprzez węzły Arynów, Lotnisko, Ryczołek od Warszawy do Terespolu.

Zakładanym efektem budowy obwodnicy jest przeniesienie ruchu tranzytowego ( 40% całego ruchu głównie samochody ciężarowe) poza miasto Mińsk Mazowiecki. Ruch tranzytowy przejeżdżający obecnie przez miasto powoduje wyczerpanie przepustowości na skrzyżowaniach (korki), propagację hałasu i zanieczyszczeń w centrum miasta oraz znacznie obniża bezpieczeństwo ruchu samochodowego i pieszego. Budowa obwodnicy wyeliminuje w znacznym stopniu powyższe niedogodności. Efektem długofalowym budowy obwodnicy jest aktywizacja gospodarcza miasta i całego rejonu.

## 3. Projektowane obiekty i urządzenia budowlane

### Parametry drogi głównej

- |                       |                |
|-----------------------|----------------|
| - Klasa drogi         | A (autostrada) |
| - Prędkość projektowa | 120 km/h       |
| - Obciążenie jezdni   | 115kN/oś       |
| - Ilość jezdni        | 2              |



- Jezdnia	2x3,75 m
- Opaski	2 x 0,50 m (wliczone do pasa dzielącego)
- Pas dzielący	5,0 m
- Pasy awaryjne	3,0 m
- Pobocza ziemne	min. 1,25 m
- Pochylenie skarp wykopów i nasypów	Zmienne od 1:3 do 1:1,5

Parametry odcinków dróg poprzecznych przebudowywanych w ramach inwestycji są utrzymane zgodnie z zastanym stanem istniejącym lub są podwyższane poprzez zastosowanie nawierzchni asfaltowej w miejsce nawierzchni ziemnej.

Drogi serwisowe służące prowadzeniu ruchu lokalnego oraz dojazdu do działek i urządzeń ochrony środowiska są projektowane jako 3,5 metrowe drogi asfaltowe z mijankami co 250m

Obiekty inżynierskie projektowane w ramach inwestycji to:

- 1) Wiadukty ponad autostradą w ciągu dróg gminnych, powiatowych oraz drogi krajowej,
- 2) Wiadukty w ciągu autostrady ponad łącznicami,
- 3) Wiadukt w ciągu autostrady ponad torami kolejowymi
- 4) Most nad rzeką Mienia wraz z przejściem dla dużych zwierząt
- 5) Przejazdy gospodarcze pod autostradą
- 6) Przepusty w ciągu rzek Srebrna i Wiśniówka oraz w ciągu rowów melioracyjnych służące również jako przejścia dla średnich i małych zwierząt.

#### **4. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu**

Rodzaje urządzeń bezpieczeństwa ruchu.

Ze względu na wysokie parametry techniczne projektowanej drogi, ruch samochodowy odbywa się bezkolizyjnie a włączenia i wyłączenia na węzłach typu WA, WB za pomocą pasów włączeń i wyłączeń o odpowiedniej długości zlokalizowanych na drodze głównej. Każdy węzeł w ciągu drogi głównej będzie czytelnie oznakowany i oświetlony.

W pasie dzielącym, na nasypach powyżej 2m, na wiaduktach oraz w rejonie przyczółków obiektów mostowych zaprojektowano bariery energochłonne minimalizujące skutki wypadków drogowych.

Urządzenia bezpieczeństwa ruchu zastosowane w projektowanej inwestycji to: słupki prowadzące, słupki krawędziowe, oznakowania drogi zgodne z rozporządzeniem, elementy odblaskowe, bariery energochłonne, osłony energochłonne, osłony przeciwolśnieniowe, bezkolizyjne przejścia dla pieszych, opaski i pasy bezpieczeństwa, wygrozdzenie drogi eliminujące wtargnięcie zwierzyny na jezdnię.

#### Miejsca obsługi podróżnych.

W ramach inwestycji przewidziano dwa Miejsca Obsługi Podróżnych MOP II i MOP III w kilometrażu ok. 537 + 500. W pierwszym etapie wykonane zostaną MOPy o minimalnym programie użytkowym tj. miejsca postojowe dla samochodów osobowych i ciężarowych w ilości docelowej, miejsca postojowe dla osób niepełnosprawnych, miejsca zrzutu nieczystości dla autobusów, stanowiska dla pojazdów niebezpiecznych, stanowiska dla pojazdów kontroli ruchu drogowego, miejsca cichego odpoczynku oraz budynki WC. Docelowe zagospodarowanie MOPów to: dla MOP II – restauracja, pawilon handlowy, stacja benzynowa, warsztat mechaniczny, dla MOP III – jw. i dodatkowo motel. MOPy zostaną wyposażone w oświetlenie, kanalizację, oraz wszystkie urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego konieczne do funkcjonowania parkingów.

