

Załącznik Nr 1 – Pisma i opinie



WOJEWODA MAZOWIECKI

P2A. + P-4
05.11.07
[Signature]

Warszawa, dnia 18 października 2007 r.

WŚR.I.SM,EM/6613/1/80/05

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
Wpłynęło do rejestru pod Nr *14088*
Dnia *31 PAŹ. 2007*

Decyzja

o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Na podstawie art. 104; art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) – zwanego dalej kpa, art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, Nr 169, poz. 1199, Nr 170, poz. 1217, Nr 249, poz. 1832 z 2007 r., Nr 21, poz. 124, Nr 75, poz. 493, Nr 88, poz. 587, Nr 124, poz. 859) – zwanego dalej Poś po rozpatrzeniu wniosku z dnia 22 listopada 2005 r., znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/406/2005 Dyrektora Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa działającego z upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”.

ustala się

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

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) będącej drogą o klasie technicznej „ekspresowa” na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” wg wariantu WIIIA, zgodnie z charakterystyką przedsięwzięcia stanowiącą załącznik do niniejszej decyzji. Planowane przedsięwzięcie stanowić będzie element spójnego systemu drogowego Miasta Stołecznego Warszawy wynikającego ze strategii przestrzennej samorządów

Województwa Mazowieckiego i m.st. Warszawy. Wschodnia Obwodnica Warszawy będzie jednym z odcinków ekspresowej obwodnicy, łączącej się z planowaną autostradą A-2: od zachodu – w węźle „Konotopa”, od wschodu – w węźle „Lubelska”.

Wariant przedsięwzięcia WIIIA będzie przebiegać przez teren Miasta Stołecznego Warszawy Dzielnice Wesoła i Rembertów oraz gmin: Marki, Ząbki, Zielonka, Sulejówek, Wiązowna.

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

1. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac - teren przywrócić do poprzedniego stanu.
2. Zaplecza budowy, a w szczególności magazyny, składy i bazy transportowe w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych, w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.
3. Ograniczyć do niezbędnego minimum zajmowanie terenu na obszarze chronionym oraz na terenach leśnych. Prace budowlane nie powinny wychodzić poza wyznaczony pas drogowy. Transport materiałów niezbędnych do budowy powinien odbywać się przede wszystkim w obrębie wyznaczonego pasa drogowego.
4. Prace związane z realizacją inwestycji takie jak usuwanie drzew, krzewów i gleby prowadzić poza okresem rozrodczym zwierząt (od początku kwietnia do końca sierpnia).
5. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00).
6. W przypadku realizacji odwodnień budowlanych, w rejonie węzła „Zielonka” należy prowadzić monitoring położenia zwierciadła wód podziemnych. W tym celu należy zainstalować tymczasowe piezometry do monitoringu poziomu wody gruntowej zasięgu leja depresji w trzech przekrojach obserwacyjnych (po trzy piezometry w każdym przekroju w odległości ok. 10 m, 30 m i 100 m od krawędzi wykopu budowlanego).
7. Odpady budowlane, w tym ziemia z wykopu lub budowy tunelu nie mogą być składowane, gospodarczo użytkowane, ani przetwarzane na terenach objętych obszarowymi prawnymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.).
8. W czasie budowy usuwana z powierzchni wierzchnia warstwa ziemi urodzajnej powinna być

hańdowana do późniejszego wykorzystania przy zagospodarowaniu i urządzeniu terenu. Prowadzenie prac związanych z usuwaniem warstwy gleby i wykonywaniem nasypów lub wykopów powinno odbywać się możliwie małymi frontami robót, aby unikać zjawisk erozji eolicznej oraz innych procesów geodynamicznych związanych ze sływem powierzchniowym.

9. Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu cieków wodnych wprowadzić rozwiązania zabezpieczające przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z prac budowlanych.
10. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza, podczas prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, stosować do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na placu budowy.
11. Masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opony ograniczające emisję oparów asfaltów.
12. Roboty nawierzchniowe prowadzić w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowanie substancji odorotwórczych.

III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. Poprowadzenie drogi w tunelu na odcinku od km 10+255 do km 11+055. Ostateczna lokalizacja tunelu będzie ustalona w projekcie budowlanym. Tunel powinien spełnić wymagania: długość ok. 800 m w dzielnicy Wesoła, od ul. Niemcewicza do ul. Uroczej zachowując istniejące ciągi komunikacyjne.
2. Przebieg planowanej trasy WOW bez naruszania granic Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.
3. Budowę ekranów akustycznych na następujących odcinkach:

Strona południowa (prawa)			Strona północna (lewa)		
Pikietaż [km]	Wysokość [m]	Długość [m]	Pikietaż [km]	Wysokość [m]	Długość [m]
od - 2+000 do 1+300	4	700	od -2+200 do - 1+800	3	400
od -1+400 do 0+900	5	500	od -1+800 do - 1+300	4	500

od - 0+900 do 0+000	4	900	od -1+350 do 0+920	4	2270
od 4+650 do 5+800	4	1150	od 4+300 do 5+800	4	1500
od 9+450 do 10+000	4	550	od 11+300 do 12+500	4	1200
od 12+500 do 13+250	3	750	od 12+500 do 12+700	3	270*
od 13+950 do 14+300	3	350	od 12+700 do 13+170	4	470
od 14+300 do 14+900	4	700*	od 13+ 860 do 14+ 110	3	250
od 14+900 do 15+520	4	700 *	od 14+110 do 14+950	4	885 *
od 15+500 do 16+550	4	1050	-	-	-

* długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach.

4. Konstrukcja drogi i obiektów umożliwiającą posadowienie ekranów o wysokości 8 m (w celu umożliwienia ewentualnego podwyższenia ekranów w przyszłości).
5. Zastosowanie dla ochrony warunków akustycznych na terenie zabudowy mieszkaniowej ekranów pochłaniających charakteryzujących się następującymi parametrami: klasa pochłaniania dźwięku A4 zgodnie z PN-EN 1793-1:2001 „Drogowe urządzenia przeciwhałasowe” - Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych - Część 1: oraz PN-EN 1793-2:2001 „Drogowe urządzenia przeciwhałasowe” - Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych - Część 2: Właściwa charakterystyka izolacyjności od dźwięków powietrznych. Ekran winny być nieprzezroczyste. Dopuszcza się jednak zastosowanie ekranów przezroczystych na obiektach i w rejonie zjazdów o izolacyjności akustycznej właściwej $R_w=30$ [dB].
6. Przy projektowaniu ekranów przezroczystych - dla uniknięcia kolizji przez ptaki - należy przewidzieć zastosowanie ekranów z materiałów wyposażonych w znaczniki od strony zewnętrznej (np. pionowe taśmy o szerokości 2 cm umieszczone w odstępach, co 10 cm lub o szerokości 1 cm umieszczone w odstępach, co 5 cm) lub zapewnić umieszczenie na przezroczystych ekranach sylwetek ptaków drapieżnych.
7. Zaprojektowanie ekranów akustycznych w sposób estetyczny i wkomponowanie ich w krajobraz, z uwzględnieniem zieleni osłaniającej od strony zewnętrznej.
8. Zastosowanie zamkniętego systemu kanalizacyjnego do odprowadzania wód opadowych z drogi na odcinku od km 10+255 do km 11+055 w celu ochrony wód podziemnych.
9. Zastosowanie odprowadzania wód deszczowych kanalizacją prowadzoną po dwóch stronach drogi z odprowadzeniem wód do odbiornika dla odcinków trasy prowadzonych w wykopie.

10. Odprowadzanie wód opadowych z odcinków trasy prowadzonych na estakadach do usytuowanej po dwóch stronach drogi kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód do odbiornika.
11. Zrealizowanie odpowiedniej liczby zbiorników ziemnych retencyjno-infiltracyjnych na terenach, gdzie występują korzystne warunki gruntowo-wodne do odprowadzenia wód do gruntu. Na terenach, gdzie warunki gruntowo-wodne są niekorzystne dla infiltracji wód do gruntu należy zaprojektować uszczelnione zbiorniki ziemne retencyjne z ewentualnym odprowadzeniem wód do odbiornika. Zbiorniki retencyjne powinny zapewniać możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii.
13. Przy projektowaniu zbiorników retencyjnych na odcinku pomiędzy węzłami „Rembertów” i „Zakręt” dążyć do ich zbliżenia w rejon węzłów (a tym samym odsunięcia od terenów zabudowanych).
14. Zaprojektowanie przejść dużych, średnich i małych dla zwierząt w miejscach ich nasilonej migracji.

Lokalizacja przejść:

Lp.	Położenie w km	Wielkość
1.	1+700	średnie
2.	3+850	średnie
3.	6+250	duże
4.	7+800	średnie
5.	8+900	średnie
6.	na istniejącej drodze nr 637 ul. Okuniewska 9+500	średnie
7.	9+450	średnie
8.	11+100	duże
9.	16+800	małe

15. Przejścia duże mogą być zaprojektowane jako górne lub dolne. W przypadku projektowania przejść dolnych – wysokość w świetle nie mniej niż 4,0 m i szerokość przejścia - nie mniejsza niż 15 – 20 m, zapewniająca współczynnik względnej ciasnoty E o wartości co najmniej 1,5. Szerokość przejść górnych – nie mniej niż 50 m

w najwęższym miejscu (światło).

16. Pokrycie przejść górnych naturalną pokrywą umożliwiającą wegetację roślin. Przejście powinno mieć wyodrębnioną strefę podejścia o nachyleniu do 16%, wyposażoną w ogrodzenia naprowadzające. Strefę podejścia i przejście należy zagospodarować zielenią, w tym krzewami: stosować gatunki występujące naturalnie na terenie sąsiadującym, uwzględnić gatunki owocujące w celu podniesienia atrakcyjności przejścia dla zwierząt. Na przejściu zainstalować ekrany osłaniające przed oświetleniem (drewniane o wysokości około 2,0 m). Ogrodzenie przejścia (łącznie z podejściem) powinno być połączone z ogrodzeniem drogi.
17. Wymiary przejść średnich – wysokość w świetle co najmniej 2,5 m i szerokość minimum 6,0 m. Współczynnik względnej ciasnoty E o wartości co najmniej 0,7.
18. Wymiary przejścia małego – szerokość powyżej 2,0 m i wysokość powyżej 1,5 m. Współczynnik względnej ciasnoty E o wartości co najmniej 0,07.
19. Zaprojektowanie węzła „Zielonka” na estakadzie (co najmniej w rejonie skrzyżowania z linią kolejową) w celu zapewnienia swobodnej migracji zwierząt.
20. Budowę przejść (o parametrach co najmniej 1,5 m x 1 m rozmieszczonych w odległości nie większej niż co 100 m) dla płazów na odcinkach ich wzmożonej migracji:
 - a) 2+500 – 2+750 – węzeł Zielonka,
 - b) 6+650 – 7+000 – okolice: węzeł Poligon,
 - c) 7+200 – 7+600 – okolice: węzeł Poligon,
 - d) 7+850 – 8+200 – Bagno Kozie.
21. Dostosowanie przepustów do odpowiednich parametrów tak, aby służyły jako przejścia dla małych zwierząt. Zaleca się zastosowanie konstrukcji betonowych. Tam, gdzie będzie to możliwe, technicznie przepusty wodne zaopatrzyć w suche półki o szerokości około 50 cm, umieszczone powyżej przewidywanego zwierciadła wody w przepuscie. Półki te powinny w łagodny sposób łączyć się z terenem przylegającym do przepustu.
22. Na terenach leśnych zaprojektowanie ogrodzenia drogi, zabezpieczającego przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię i naprowadzającego w kierunku przejść. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić nie mniej niż 2,5 m.
23. Wygradzenie siatką wprowadzić na następujących odcinkach:
 - 0+630 – 4+700,
 - 5+500 – 10+200,
 - 10+800 – 11+300,

- 11+500 – 11+800,
- 12+000 – 12+700,
- 13+000 – 14+200.

24. Ze względu na występowanie płazów wygrodenie na odcinkach:

- 2+400 – 2+850,
- 6+550 – 7+100,
- 7+100 – 7+700,
- 7+750 – 8+300

powinno mieć oczka gęstsze w części dolnej (do wysokości około 60 cm od poziomu terenu i być wkopane w ziemię), należy również zastosować płotki naprowadzające.

25. Uzupełnienie strat w zieleni należy zrealizować poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa. Nowe nasadzenia przy trasie zaplanować w ten sposób, aby uwzględniały gatunki odporne na zanieczyszczenia powietrza i zasolenie. Należy minimalizować stosowanie gatunków inwazyjnych, obcych.

26. Przy zagospodarowaniu terenu wykluczyć stosowanie torfu naturalnego na rzecz nawozu z kory, nawozów mineralnych i obornika.

27. W związku z potrzebą usunięcia drzewostanów z powierzchni leśnych na cele budowy drogi, niezbędne jest przyspieszenie tworzenia się naturalnej strefy brzegowej lasu poprzez nasadzenia dogęszczające na skraju lasu. Nasadzenia wykonać na następujących odcinkach drogi:

- 0+630 – 4+700,
- 5+500 – 10+200,
- 10+800 – 11+300,
- 11+500 – 11+800,
- 12+000 – 12+700,
- 13+000 – 14+200.

28. W węzłach i rozjazdach należy zaprojektować zieleni ozdobno-użytkową.

29. W porozumieniu z właściwym dla terenu nadleśnictwem zainstalować z dala od trasy 150-200 skrzynek lęgowych dla ptaków różnego typu oraz zapewnić coroczną ich konserwację i oczyszczanie ze starych gniazd w okresie od 16 października do końca lutego.

30. W fazie prac nad projektem budowlanym należy sprawdzić poprawność lokalizacji ekranów akustycznych i ewentualnie zweryfikować szczegółowe ich rozmieszczenie oraz wysokość

stosownie do ustaleń projektu w taki sposób, aby zapewnić skuteczny poziom ochrony zabudowy mieszkaniowej i innej chronionej.

31. W uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę:

- a) lokalizacji i długości ekranów akustycznych $\pm 10\%$ ich długości,
- b) lokalizacji i długości zamkniętego systemu kanalizacyjnego do odprowadzania wód opadowych z drogi $\pm 50\text{m}$,
- c) lokalizacji i długości wygradzenia drogi siatką $\pm 50\text{ m}$,
- d) lokalizacji przejść dla zwierząt $\pm 50\text{m}$,
- e) lokalizacji i długości nasadzeń zieleni $\pm 50\text{m}$

przy jednoczesnym zachowaniu standardów jakości środowiska i emisji w odpowiednim zakresie oraz tras rzeczywistej migracji zwierząt.

IV. Eksploatacja trasy może wymagać utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W pozwoleniu na budowę należy wprowadzić obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem w okresie 12 miesięcy i jej przedstawienie w terminie 18 miesięcy od dnia oddania Wschodniej Obwodnicy Warszawy do użytkowania. W analizie porealizacyjnej należy przedstawić informacje na temat zasięgu oddziaływania akustycznego drogi w kontekście potrzeby utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić monitoring rozbić ptaków o pojazdy.

V. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 22 listopada 2005 r. znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/406/2005 Dyrektor Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad działający z upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (zwany dalej: „Inwestorem”) zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (zwanej dalej: „WOW”) na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”. We wniosku wskazano jako preferowany wariant W2 przebiegu trasy drogi.

WOW obejmuje odcinek od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” i stanowi element północno-wschodniej obwodnicy Warszawy w ciągu dróg krajowych. Umożliwi ona połączenie wylotów dróg

krajowych w kierunku Białegostoku (droga krajowa nr 8), Terespoła (droga krajowa nr 2, a docelowo autostrada A-2) i Lublina (droga krajowa nr 17 – docelowo autostrada A-2). ✓

Do wniosku dołączono wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Gmin: Marki, Ząbki, Zielonka i pisma z urzędów samorządowych stwierdzające brak aktualnie obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego (Warszawa, Sulejówek, Wiązowna) oraz kopię mapy ewidencyjnej. ✓

W związku z tym, że planowana inwestycja należy do przedsięwzięć, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 1 Poś, tj. wymienionych w §2 ust.1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm) do wniosku załączony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowany przez Firmę Profil Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Raport wraz z aneksem i uzupełniającymi informacjami, w ocenie organu wydającego decyzję oraz organów uzgadniających, spełniał wymagania ustawowe określone art. 52 ustawy Poś.

W raporcie oddziaływania na środowisko przedstawiono trasę wg dwóch korytarzy (obejmujące 4 warianty oraz wariant „0”):

- Marki – Wesoła – Zakręt - najkrótsza możliwa trasa (z kilkoma alternatywnymi opcjami: W1, W2, WIIIA w rejonie Wesołej),
- Marki – Okuniew – Halinów - trasa dłuższa o ok. 10.km - wariant W3,
- oraz wariant „0”.

Wariant W1 (uzgodniony przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego)

Poczynając od strony północnej trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy zaczyna się węzłem „Marki” w miejscowości Marki i do węzła „Drewnica” przechodzi przez tereny częściowo zabudowane i półotwarte, po skraju kompleksu leśnego Lasów Państwowych Nadleśnictwa Drewnica. Od węzła „Drewnica” trasa skręca w kierunku południowo-wschodnim wchodząc w kompleks leśny przecinając w kilku miejscach istniejące ciągi komunikacyjne drogowe i kolejowe. Po przejściu (na odcinku 100 m) przez ulicę Mokry Ług w Rembertowie odchyła się w kierunku południowym do węzła „Rembertów” nadal przechodzi przez tereny leśne, w tym poligon wojskowy. Od węzła „Rembertów” biegnie w kierunku południowym przechodząc w rejonie ulic Zaciszna, Wschodnia i Gazowa w miejscowości Wesoła przez zabudowę jednorodziną, a następnie skręca w kierunku wschodnim przechodząc przez kompleks leśny z zabudową jednorodziną. Po ✓?

przecięciu al. Marszałka Józefa Piłsudskiego wchodzi na tereny otwarte, częściowo zabudowane, dochodząc do węzła „Zakręt”. Od węzła „Zakręt” do końca węzła „Lubelska” planowana obwodnica przechodzi po trasie istniejącej drogi krajowej, głównie po terenach zabudowanych, częściowo zalesionych. Łączna długość planowanej obwodnicy od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” wg wariantu W 1 wynosi 19,59 km.

Wariant W2 (wnioskowany przez Inwestora)

Stanowi alternatywne przejście w rejonie Wesola (od węzła „Rembertów” do węzła „Zakręt”). Wariant W2 odchodzi od trasy wariantu W1 w odległości 1 km na północ od węzła „Zakręt”, po przejściu przez al. Marszałka Józefa Piłsudskiego przechodzi częściowo przez tereny otwarte na gruntach m. Sulejówek, a po wejściu w granice Wesolej wchodzi w kompleks leśny wzdłuż linii wysokiego napięcia w kierunku zachodnim pomiędzy zabudową Wesolej. W odległości 1 km na północ od węzła „Rembertów” w rejonie Koziego Bagna wchodzi na trasę wariantu W1. Łączna długość wariantu W2 wynosi 18,92 km.

Wariant WIIIA (uzgodniony przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Ministra Rozwoju Regionalnego)

Wariant WIIIA został wybrany jako optymalny w wyniku prac koncepcyjnych prowadzonych w latach 1987-1999 r. Korytarz drogi wg tego wariantu jest rezerwowany w większości miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (w części plany te utraciły ważność). Przebiega podobnie jak wariant W1, ale z niewielkim odchyleniem na odcinku około 3 km w kierunku północnym i wschodnim. Na terenie węzła „Rembertów” wchodzi na trasę W2. Podobnie jak W1 przechodzi przez tereny zalesione i częściowo zabudowane. Długość trasy wynosi 19,24 km.

Wariant W3 (uzgodniony przez Ministra Środowiska, w postępowaniu umorzonym przez Ministra Rozwoju Regionalnego postanowieniem z dnia 09.07.2007 r.)

Przechodzi w znacznej odległości w kierunku wschodnim w stosunku do pozostałych wariantów. Odchodzi od trasy wariantu W1 po przejściu przez północny fragment zabudowy Rembertowa (ul. Mokra Ług), kierując się ku wschodowi w rejonie Okuniewa. Na odcinku około 7.5 km przechodzi niemal wyłącznie przez tereny leśne (Lasy Rembertowskie), następnie przekracza dolinę rzeki Długiej przechodząc na odcinku 0,6 km przez kompleks łąk i wchodzi w kolejny kompleks leśny omijając Okuniew od strony północnej i wschodniej. Planowana trasa obwodnicy

przebiega następnie w kierunku południowym przez tereny otwarte (łąki, pastwiska, gruntu orne), omijając od strony wschodniej zabudowę Sulejówka, w kilku miejscach przecinając niewielkie kompleksy leśne i tereny zabudowane. Poprzez węzeł „Halinów” i „Konik Nowy” dochodzi do węzła „Michałówek”, gdzie łączy się z planowaną autostradą A2 biegnącą w kierunku wschód – zachód. Na odcinku długości 2,5 km po trasie projektowanej autostrady A2 dochodzi do węzła końcowego „Lubelska”. Długość trasy 28,18 km.

Dane o złożonym wniosku oraz o raporcie umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Wojewodę Mazowieckiego.

Środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia zostały uzgodnione z Ministrem Rozwoju Regionalnego i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś Wojewoda Mazowiecki pismem z 2 grudnia 2005 r. znak WŚR-I-6613/1/80/05 zwrócił się do Ministra Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W dniu 6 lutego 2007 r. Minister Środowiska wydał postanowienie uzgadniające realizację przedsięwzięcia według wariantu W3 i określił warunki konieczne dla jego realizacji. Do Ministra Środowiska w ustawowym terminie wpłynęły wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy od Inwestora, Burmistrza Miasta Halinów, Wójta Gminy Wiązowna. Ponadto Burmistrz Miasta Halinów pismem z dnia 26 lutego 2007 r. zwrócił się z wnioskiem do Prezesa Rady Ministrów o wyłączenie Ministra Środowiska jako organu właściwego do rozpatrzenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy w przedmiocie uzgodnienia warunków do decyzji środowiskowej dla WOW. Postanowieniem z dnia 4 kwietnia 2007 r. Prezes Rady Ministrów uwzględnił wniosek Burmistrza Miasta Halinów o wyłączenie Ministra Środowiska i wyznaczył w trybie art. 26 § 2 kpa Ministra Rozwoju Regionalnego jako organ właściwy do rozpatrzenia sprawy w zakresie uzgodnienia środowiskowych warunków dla realizacji WOW. Tym samym Minister Rozwoju Regionalnego został zobowiązany do wydania postanowienia uzgadniającego warunki realizacji tego przedsięwzięcia w pełnym zakresie, tj. w takim do jakiego upoważnia art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś. Postanowieniem z dnia 9 lipca 2007 r. Minister Rozwoju Regionalnego uchylił postanowienie Ministra Środowiska z dnia 6 lutego 2007 r. i umorzył postępowanie przed Ministrem Środowiska. W związku z powyższym stosownie do art. 48 ust. 2 pkt. 2 Poś Minister Rozwoju Regionalnego postanowieniem z 10 lipca 2007 r. znak DPI-HI-8617-25a-KS-PS/O7 uzgodnił realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie WOW na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” według wariantu WIIIA i określił warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 wyżej przywołanej ustawy Wojewoda Mazowiecki pismem z dnia 8 marca 2006 r., znak WŚR-I-6613/1/80/05 zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie postanowieniem z 23 czerwca 2006 r. znak: ZNS.713-124/506/06.EG uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia wg wariantu W1 i WIIIA oraz określił środowiskowe uwarunkowania dla jego realizacji.

Treść tych uzgodnień została uwzględniona w całości w sentencji niniejszej decyzji.

Analiza zagospodarowania i użytkowania terenu w rejonie: Marki – Ząbki – Międzylesie – Zakręt wskazuje na brak możliwości znalezienia niekonfliktowej lokalizacji drogi (rezerwy przyrody, park krajobrazowy, zabudowa mieszkaniowa, tereny wojskowe). Realizacja inwestycji wg któregośkolwiek wariantu w tym wariantu wybranego tj. WIIIA wiąże się bez wątpienia z ingerencją w środowisko. W celu minimalizacji negatywnego jej oddziaływania na środowisko i zdrowie ludzi oraz dotrzymanie standardów jakości środowiska niezbędne było wprowadzenie warunków jej realizacji zapisanych w pkt. II-IV niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 10 § 1 kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania. Stosownie do art. 49 kpa oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie poprzez zawiadomienia. W zawiadomieniach organ wskazywał, gdzie strony mogą zapoznać się z wnioskiem, raportem, uzgodnieniami oraz gdzie mogą składać uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

W toku postępowania prowadzonego przez Wojewodę Mazowieckiego w okresie od grudnia 2005 r. do lutego 2007 r. oraz po 11 kwietnia 2007 r. zostały złożone uwagi, opinie i protesty przez mieszkańców: Dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy w tym Obywatelski Sztab Antykryzysowy „Nie przez Miasto”, Polski Klub Ekologiczny Koło w Wesołej, Centralny Szpital Kliniczny MSWiA w Warszawie, Ligę Ochrony Przyrody Koło w Wesołej, mieszkańców SBM „Wspólna Chata” (wnioski za realizacją wg wariantu W3, za wariantem „0”, przeciw przebiegowi WOW przez Wesołą), Posłów na Sejm RP Mariana Piłkę, Arkadiusza Czartoryskiego, Krzysztofa Tchórzewskiego, Henryka Kowalczyka, Senatora RP Henryka Górskiego, Burmistrza Miasta Halinów, Wójta Gminy Wiązowna (przeciw W3), osiedla Mokry Ług – Rembertów (przeciw przebiegowi przez osiedle Mokry Ług), Burmistrza Dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy, Polski Klub Ekologiczny Koło w Sulejówku, Stowarzyszenie Wspierania Sulejówka (przeciw wariantowi W2 i za realizacją WOW), miasta Wiązowna, Radę Miasta Ząbki, Burmistrza Miasta Sulejówek, Forum Gospodarcze Sulejówek (przeciw W2), mieszkańców Osiedla Zygmuntówka (przeciw lokalizacji

WOW wzdłuż torów PKP linii Warszawa – Białystok), mieszkańców osiedla Grzybowa Warszawa Wesoła (wniosek o przedłużenie tunelu w Wesolej).

Ponadto Stowarzyszenie Chomiczówka Przeciw Degradacji przekazało porozumienie 10 organizacji ekologicznych w sprawie tras ekspresowych w Warszawie z konferencji z dnia 21 lutego 2006 r. Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich przekazało skargę mieszkańców zrzeszonych w Obywatelskim Sztabie Antykryzysowym „Nie przez Miasto” (odpowiedź organu nastąpiła pismem z 31 lipca 2006 r.).

Zgodnie z art. 53 Poś w postępowaniu administracyjnym zapewniono udział społeczeństwa – stosownie do art. 32 Poś, tj.: w zawiadomieniu Wojewody Mazowieckiego z dnia 28 lutego 2007 r. podano do publicznej wiadomości informację o umieszczeniu danych o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach poprzez umieszczenie ogłoszeń na tablicy ogłoszeń w: Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie – w okresie od dnia 28 lutego 2007 r. do 21 marca 2007 r., Urzędzie Miasta Marki – od dnia 8 marca 2007 r. do dnia 9 kwietnia 2007 r., Urzędzie Miasta i Gminy Żąbki – od dnia 12 marca 2007 do dnia 3 kwietnia 2007 r., Urzędzie Miasta Zielonka – od dnia 13 marca 2007 r. do dnia 3 kwietnia 2006 r., Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Wesoła – od dnia 12 marca 2007 r. do dnia 3 kwietnia 2007 r., Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Rembertów – od dnia 19 marca 2007 r. do dnia 11 kwietnia 2007 r., Urzędzie Miasta Sulejówek – od dnia 8 marca 2007 r. do dnia 30 marca 2007 r., Urzędzie Gminy Halinów – od dnia 8 marca 2007 r. do dnia 30 marca 2007 r., Urzędzie Gminy Wiązowna od dnia 14 marca 2007 do dnia 10 kwietnia 2007 r., Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa – od dnia 7 marca 2007 r. do dnia 29 marca 2007 r. oraz na stronie internetowej Urzędu Wojewódzkiego od dnia 2 marca 2007 r. Termin składania uwag i wniosków określono na 21 dni. Ze względu na umieszczenie na tablicach ogłoszeń w różnych terminach, organ prowadzący postępowanie z udziałem społeczeństwa przyjął, że uwagi i wnioski można było składać od 28 lutego 2007 roku do 11 kwietnia 2007 r.

W powyższym terminie uwagi i wnioski złożyły:

- Przeciw realizacji inwestycji w wariantcie W3 protesty wniosło: Stowarzyszenie Eko-Ochrona Stowarzyszenie Zwyczajne, Zielonkowskie Forum Samorządowe, Towarzystwo Przyjaciół Zielonki, Burmistrz Miasta Halinów, Automobilklub Polska, Rada Dzielnicy Praga Południe (równoczesne poparcie dla wariantów W1, W2, WIIIA), Liga Ochrony Przyrody – Zarząd Okręgu Stołecznego, Stowarzyszenie Obrońców Naturalnych Dóbr Mazowska „Zielony Wiąz”, Stowarzyszenie Ekologiczne Zielony Las – Eko Gmina (terenem działania Stowarzyszenia jest Miasto i Gmina Halinów), SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (równoczesne poparcie

dla wariantów W1, W2, WIIIA), Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła (równoczesne poparcie dla wariantów W1, W2, WIIIA,) Burmistrz Miasta Zielonka (Uchwała Rady Miasta Zielonka – jednoczesne poparcie dla wariantu WIIIA lub W1), stanowiska mieszkańców: Wesolej, Michałowka, Długiej Kościelnej, mieszkańcy Halinowa (protesty przesłane drogą elektroniczną na adres MUW), mieszkańcy: Halinowa, Sulejówka, Okuniewa, Długiej Szlacheckiej, Długiej Kościelnej, Zielonki, Hipolitowa, Warszawy, Budzisk, Bierzwic, Józefina, Brzezin Królewskich, Michałowa, Starego Konika, Nowego Konika, Sochaczewa, Grabiny, Kobyłki, Przasnysza (jednoczesne poparcie dla WIIIA), mieszkańcy Sulejówka, Józefina.

- Za realizacją inwestycji w wariantcie W3 swoje opinie wyraził: Polski Klub Ekologiczny Koło w Wesolej (PKE Koło w Wesolej zgłosiło chęć uczestniczenia w postępowaniu na prawach strony. Wojewoda Mazowiecki postanowieniem z 29 marca 2007 r. odmówił dopuszczenia do udziału w postępowaniu na prawach strony), mieszkańcy: Wesolej, Warszawy, Nowego Konika, Łomianek, Mrozów, Sulejówka, Wiązowej, Otwocka, Kobyłki, Radomia.
- Przeciw realizacji inwestycji w jednym z wariantów W1, W2, WIIIA – protest złożyły: Rzymsko – Katolicka Parafia Opatrzności Bożej Warszawa – Wesola, Fundacja Szkoły Społecznej w Warszawie – Wesola, wspólne wystąpienie: Gimnazjum Nr 120, Społecznej Szkoły Podstawowej nr 12, Szkoły Podstawowej Nr 171, Przedszkola Nr 261 „Pod Dębami” w Warszawie – Wesola.
- Przeciw wariantowi W2 i za wariantem W3 wypowiedziały się: Towarzystwo Miłośników Wesolej (równoczesny sprzeciw dla W1 i WIIIA), Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Koło w Sulejówku.
- Przeciw wariantowi W2 opowiedział się Centralny Szpital Kliniczny Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.
- Przeciw wariantom przebiegającym przez Wesolą protesty złożyli mieszkańcy Warszawy – Wesolej (podpisy).
- Za realizacją inwestycji w wariantcie WIIIA wnioski złożyły: Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (wniesione przez OTOP warunki zostały uwzględnione w sentencji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach), Stowarzyszenie Eko-Ochrona Stowarzyszenie Zwykłe.
- Przeciw WIIIA protesty wniosły: Polski Klub Ekologiczny-Koło w Wesolej, Burmistrz Dzielnicy Wesola Miasta Stołecznego Warszawy.

Ponadto wniesiono:

- wniosek o uznanie miasta Marki jako strony postępowania;
- wniosek o zawieszenie postępowania przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, opracowanie prof. dr hab. inż. Andrzeja Szczepańskiego pt. „Ocena wpływu budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez teren Wesołej i Sulejówka na warunki hydrogeologiczne” przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki;
- wnioski w zakresie rozwiązań technicznych dla przedmiotowej drogi przez Stowarzyszenie Lepszy Rembertów ;
- wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu na prawach strony przez 36 osób fizycznych, wniosek o doprojektowanie ekranów akustycznych przez mieszkańca m. Zakręt.

Wnioski o udział w postępowaniu na prawach strony złożyły: Stowarzyszenie Eko-Ochrona Stowarzyszenie Zwykłe, Stowarzyszenie Pożytku Publicznego „Zielone Mazowsze”, Liga Ochrony Przyrody - Zarząd Okręgu Stołecznego, Stowarzyszenie Obrońców Naturalnych Dóbr Mazowsza „Zielony Wiąz”, Stowarzyszenie Ekologiczne Zielony Las – Eko Ochrona, Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji, Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Stowarzyszenie Ekologiczne „ŚWIATOWID”.

Rozpatrując zebrany w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko z udziałem społeczeństwa materiały tj. wnioski i postulaty przedstawione przez inwestora, organizacje, instytucje i osoby prywatne zauważa się, że:

1. Prace nad wyznaczeniem trasy WOW prowadzone są od ok. 20 lat.
2. Zasadność budowy drogi jest w ocenie organu nieunikniona, co jest związane z warunkami obiektywnymi, m.in.: wzrostem liczby samochodów w mieście, rozwojem i urbanizacją terenów podwarszawskich.
3. Celowość budowy drogi ekspresowej (niezależnie od wyboru jej trasy) nie podlega ocenie organu prowadzącego postępowanie w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Natomiast przeanalizowane dokumenty planistyczne samorządu województwa oraz m.st. Warszawy wskazują na taką konieczność i dowodzą spójności działań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z planami rozwoju Miasta i Województwa.
4. Postulowany rozwój transportu publicznego w miejsce wnioskowanego przedsięwzięcia, należy do kompetencji samorządu m.st. Warszawy oraz władz gmin sąsiednich, nie jest związany z omawianym przedsięwzięciem, nie może być też uważany za jedyną alternatywę planowanej

drogi i stanowi jedno ze strategicznych celów działań w zakresie transportu, zgodnie z analizowanymi dokumentami dotyczącymi strategii rozwoju m.st. Warszawy.

5. Zgłoszono postulaty w sprawie obniżenia kategorii technicznej planowanej drogi (zamiast ekspresowej o 2 jezdniach po 3 pasy ruchu każda, proponowano drogę o klasie technicznej – droga główna ruchu przyspieszonego wyposażoną w 2 jezdnie o 2 pasach ruchu każda).
6. Długość, wysokość i rodzaj ekranów będzie doprecyzowana w projekcie budowlanym.
7. Nie ma wariantu przebiegu trasy, który byłby jednoznacznie akceptowany przez wszystkie zainteresowane grupy (samorządy, organizacje, mieszkańców).
8. Jako główne zagrożenie zainteresowane grupy uznają ruch pojazdów ciężkich planowaną drogą identyfikując ten ruch głównie z ruchem tranzytowym.
9. Społeczność zamieszkująca teren sąsiadujący z planowaną drogą wg każdego z wariantów sprzeciwia się wyznaczeniu trasy na swoim terenie a jest zainteresowana usytuowaniem drogi na terenie sąsiednim.
10. Zainteresowane grupy postrzegają planowaną drogę jako ekstremalne zagrożenie dla warunków życia ludzi, zdrowia, kondycji środowiska, źródło pomniejszenia wartości nieruchomości położonych w rejonie lokalizacji drogi, degradacji walorów i zasobów środowiska.
11. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie uzgodnił warunki realizacji wg wariantów WI i WIIIA.
12. Minister Rozwoju Regionalnego uzgodnił warunki realizacji wg wariantu WIIIA.
13. Inwestor zwrócił się pierwotnie o wydanie decyzji wg wariantu W2 a wobec zaistniałych wyników uzgodnień akceptuje przebieg wg wariantu WIIIA.

Odnosząc się do zarzutów podnoszonych w pismach złożonych do organu oraz zgłoszonych podczas rozprawy administracyjnej, dotyczących oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i zdrowie ludzi organ uznaje, że planowana droga ekspresowa będzie nowym elementem w sposób stały oddziałującym na środowisko, zdrowie ludzi oraz krajobraz. Celowi zmniejszenia oddziaływania przedsięwzięcia na warunki życia ludzi i środowisko przyrodnicze służy określenie w niniejszej decyzji warunków ochrony środowiska, które będą uwzględnione przy projektowaniu a następnie realizacji inwestycji.

Rezygnacja z budowy drogi – aczkolwiek spełniająca oczekiwania niektórych grup osób i instytucji wypowiadających się w sprawie – nie może być uważana za określenie „warunków

wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich” – zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt. 2 Poś. Przesłankami uprawniającymi organ do odmowy wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych jest istotne negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na obszary (istniejące i planowane) Natura 2000 – zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, brak zgody wnioskodawcy na realizację przedsięwzięcia w wariantcie innym niż wnioskowany, o ile ta zmiana wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko oraz brak uzgodnień wynikających z art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś. Jak wykazano – trasa drogi nie przecina obszaru Natura 2000. Inwestor mimo, że pierwotnie wnioskował o wydanie decyzji dla wariantu W2, w wyniku postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko wyraził zgodę na realizację przedsięwzięcia wg wariantu WIIIA. Organ uzyskał wymagane prawem uzgodnienia.

Głównym źródłem uciążliwości dla mieszkańców terenów sąsiadujących z planowaną drogą będzie hałas powodowany ruchem pojazdów. Zgodnie z prognozą ruchu przyjętą do wskazania koniecznych zabezpieczeń, w roku 2025 można spodziewać się strumienia ruchu na poszczególnych odcinkach międzywęzłowych – ok. 50 000 – 60 000 poj./dobę (wariant W1, W2, WIIIA). Znacznie większy ruch prognozuje się na odcinku Marki – Drewnica – ok. 100 000 poj./dobę. Natomiast ruch na drodze wg wariantu W3 – ze względu na szereg czynników – będzie miał znacznie mniejsze wartości (np. węzeł Marki – Drewnica – ok. 86.000 poj./dobę, a pozostałe odcinki – ok. 40 000 poj./dobę do 60 000 poj./dobę).

Planowane przez samorząd Warszawy zadania inwestycyjne (w tym: Obwodnica Śródmiejska i Obwodnica Miejska) nie rozwiążą w pełni narastających problemów komunikacyjnych. Mimo planowanej budowy w/w nowych dróg dopuszczenie wariantu „0” tzn. zaniechania budowy obwodnicy ekspresowej oznacza zdecydowane pogorszenie warunków ruchu (większe zatłoczenie, mniejsze prędkości, występowanie przerw w ruchu pojazdów). W przypadku zaniechania budowy obwodnicy ekspresowej, zwiększone potoki ruchu wypełnią wszystkie istniejące jeszcze rezerwy przepustowe ulic części śródmiejskiej sieci, co spowoduje rozciągnięcie w czasie obu szczytów komunikacyjnych oraz wywoła zjawiska wtórne (zwiększenie emisji spalin, hałasu itp.).

Z większej perspektywy, odnoszącej się do całego obszaru miasta Warszawy, po zrealizowaniu (wraz z koniecznymi zabezpieczeniami) obwodnicy ekspresowej, której jednym z elementów jest WOW, szacuje się, że zmniejszy się populacja narażona na hałas powyżej 60 dB w nocy w porównaniu z wariantem polegającym na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Korzyść ta

dotyczy ponad 33000 osób. W sumie w efekcie budowy obwodnicy ekspresowej – w skali ogólnomiejskiej – zmniejszy się powierzchnia terenu narażonego na najwyższe przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu a tym samym i zmniejszenie liczby osób narażonych na przekroczenia hałasu obecnie wynoszące 10 – 20 i więcej dB w nocy. Jest też organowi wiadomo, że przewidywane korzyści dotyczą głównie obszaru śródmiejskiego m.st. Warszawy.

W miejscu lokalizacji trasy i w najbliższym jej otoczeniu nastąpi obniżenie jakości środowiska w szczególności w zakresie klimatu akustycznego.

Dla zminimalizowania oddziaływania WOW, w decyzji nałożono szereg środków służących zabezpieczeniu środowiska, warunków życia ludzi oraz zachowania równowagi przyrodniczej koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym drogi. Warunki te zostały uwzględnione w treści decyzji w pkt. II, III. Przykładowo dla zmniejszenia oddziaływania akustycznego przewiduje się zastosowanie ekranów akustycznych. Po uwzględnieniu tego zabezpieczenia zasięg ponadnormatywnego oddziaływania może zostać zminimalizowany do ok. 120 m na odcinku węzeł „Marki” – węzeł „Drewnica”. Na innych odcinkach zasięg ten wyniesie ok. 80 m. Na odcinku przejścia drogi przez najbardziej zabudowany obszar dzielnicy Wesoła inwestor zostaje zobowiązany do zaprojektowania i wybudowaniu tunelu, co radykalnie ograniczy uciążliwość akustyczną.

Zgłaszane przez Stowarzyszenie Lepszy Rembertów postulaty dotyczące obniżenia klasy drogi z ekspresowej (S) o przekroju 2 x 3 jezdnie na drogę główną ruchu przyspieszonego (GP) o przekroju 2 x 2 jezdnie nie mogą być rozpatrzone pozytywnie przez organ wydający decyzję środowiskową z tego powodu, że kwestia zdefiniowania przedsięwzięcia, określenia planów inwestora nie leży w kompetencji organu. Należy zauważyć, że sprawa uciążliwości przedsięwzięcia liniowego jakim jest droga, jest głównie pochodną ruchu na tej drodze a nie wyłącznie jej klasy technicznej. Zachodzi też obawa, że wprowadzenie takiego ograniczenia mogłoby być docelowo źródłem wzrostu uciążliwości trasy, a nie jego ograniczenia. Jest dowiedzione bowiem, że dłuższy czas przejazdu (spowodowany np. zatłoczeniem) powoduje większą emisję hałasu i większą emisję zanieczyszczeń do powietrza. Pozostałe szczegółowe wnioski Stowarzyszenia mogą być rozpatrywane w fazie prac nad projektem budowlanym przedsięwzięcia i powinny być zgłoszone do Inwestora. Z raportu o oddziaływaniu na środowisko wynika, że cały odcinek drogi w granicach administracyjnych dzielnicy Rembertów będzie wyposażony w zabezpieczenia akustyczne, co odpowiada treści wniosku Stowarzyszenia.

Odnosząc się do wystąpień organizacji i mieszkańców przedstawianych w indywidualnych wystąpieniach oraz zgłoszonych podczas rozprawy administracyjnej (np. Obywatelski Sztab Antykryzysowy „Nie przez Miasto”) w sprawie obaw dotyczących wprowadzenia ruchu pojazdów

ciężkich poruszających się w ruchu tranzytowym (tirów) jako głównego źródła uciążliwości trasy do m. st. Warszawy, organ zauważa, że:

1. Dane z pomiaru ruchu wykazują, że całkowity średni dobowy ruch w 2005 roku na wszystkich wlotach dróg do Warszawy wynosił około 500 tys. poj./dobę, z czego 311 tys. poj./dobę na wlotach dróg krajowych oraz 189 tys. poj./dobę na wlotach dróg wojewódzkich;
2. Dla ponad 90% pojazdów ruchu wjazdowego do miasta, celem podróży była sama Warszawa;
3. Ruch pojazdów ciężkich w Warszawie jest regulowany (ograniczany) administracyjnie przez wprowadzenie zezwoleń dla ruchu tych pojazdów;
4. Jest sprawą powszechnie znaną, że samochody ciężkie stanowią główne źródło uciążliwości dróg zwłaszcza w zakresie oddziaływania akustycznego. Jednakże z dokumentów przedstawionych organowi do rozpatrzenia (m.in. „Analiza wariantu „0” tzn. zaniechania budowy Obwodnicy Ekspresowej Warszawy – prognoza 2025 r.”) wynika, że realizacja zamierzeń komunikacyjnych w Warszawie spowoduje ograniczenie ekspozycji na hałas w szeroko rozumianym centrum miasta. Istotny jest fakt, iż wyraźne zmniejszenie ekspozycji odnosi się do wysokich poziomów dźwięku w porze nocnej, przekraczających nieraz znacznie poziom 60 dB. Z tego punktu widzenia – realizacja obwodnicy przyczyni się do poprawy stanu środowiska w zakresie hałasu.

Podnoszone przez organizacje (m.in.: Obywatelski Sztab Antykryzysowy „Nie przez Miasto”, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki Koło w Wesołej), Burmistrza m. st. Warszawy Dzielnicy Wesoła (Uchwały Zarządu Dzielnicy i Rady Dzielnicy m.st Warszawy – Wesoła) oraz mieszkańców dzielnicy Wesoła protesty dotyczą wariantów W1, W2 i WIIIA i obejmują argumenty w szczególności:

1. Możliwego zanieczyszczenia ujęć wód podziemnych oraz zasobów wodnych tych ujęć, w tym Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 222.
2. Tzw. efektu przecięcia obszaru dzielnicy Wesoła.
3. Braku rezerwy terenu na cele realizacji drogi.
4. Negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze dzielnicy.

Rozpatrując powyższe argumenty, w tym treść przedstawionego przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki Koło w Wesołej opracowania prof. dr hab. inż. Andrzeja Szczepańskiego pt. „Ocena wpływu budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez teren Wesołej i Sulejówka na warunki hydrogeologiczne” przy podejmowaniu decyzji organ uwzględnia następujące okoliczności:

1. Faktem jest, że planowana droga zlokalizowana jest na terenie występowania Głównego Zbiornika Wód Podziemnych zwanego Doliną Środkowej Wisły – odcinek Warszawa - Puławy GZWP nr 222.
2. GZWP nr 222 o powierzchni 2674 km² stanowi podstawowe źródło zasilania ujęć wód podziemnych w obszarze jego występowania. Jest to zbiornik wód w utworach plejstoceniowych, o przeciętnej głębokości ujęć wody 60 m ppt.
3. Na terenie tego zbiornika znajdują się tereny położone na wschód od Wisły, których granicą jest rzeka Wisła od Karczewa na południu, po granice północne Warszawy a w kierunku zachodnim od północnych granic Warszawy rozciąga się po Tułowice (pow. sochaczewski). W kierunku północnym jego granice sięgają Nowego Dworu Mazowieckiego. W kierunku wschodnim zbiornik ten zajmuje teren od Karczewa poprzez Wołomin do Dąbrówki. Na terenie zbiornika znajduje się wiele miejscowości m.in.: Warszawa (prawa strona, dzielnice: Praga Południe, Praga Północ, Białołęka), Legionowo, Jabłonna, Marki, Wołomin, Radzymin i inne).
4. Każdy z wariantów przebiegu drogi (W1, W2, WIIIA i W3 znalazłby się w granicach tego zbiornika (GZWP nr 222), z tym, że wariant W3 częściowo (w części najbardziej wysuniętej na wschód, tj. w rejonie Okuniewa znalazłby się poza jego zasięgiem).
5. Jest sprawą oczywistą, że zasoby wodne zbiornika podlegają ochronie.
6. Zgodnie z art. 75 Poś, w trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych.
7. Omawiane przedsięwzięcie może potencjalnie stanowić źródło oddziaływania na zasoby wodne zbiornika (podobnie jak istniejące obiekty) i z tego względu, jak również w celu ochrony jakości istniejących ujęć wody – nałożono na Inwestora obowiązki ochrony środowiska gruntowo – wodnego wymienione w pkt. II-III decyzji, w tym min. zaprojektowania i wybudowania szczelnego systemu kanalizacyjnego służącego do zebrania wód opadowych spływających z drogi. Ponadto z mocy samego prawa (art. 42 ust. 2 pkt. c ustawy z dnia 4.02.1994 r. prawo górnicze i geologiczne – tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 228, poz. 1947 z późn. zm.) – w przypadku projektowania odwodnień budowlanych otworami wiertniczymi – będzie konieczność sporządzenia dokumentacji hydrogeologicznej podlegającej procedurze przyjęcia przez właściwy organ. Tym nie mniej należy zauważyć, że na obecnym etapie prac nad projektem nie są ustalone i nie muszą być ustalone szczegóły techniczne sposobu prowadzenia robót budowlanych, w tym potrzeby, zakresu i czasu prowadzenia odwodnień budowlanych.

Szczegóły te będą wynikać m.in. z dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, która będzie wykonana na potrzeby projektu budowlanego. Obecna technologia prowadzenia robót budowlanych umożliwi zastosowanie technik eliminujących lub znacznie ograniczających potrzebę wykonywania obniżenia zwierciadła wód podziemnych.

8. Opinia Pana Prof. Szczepańskiego nie uwzględnia środków minimalizujących oddziaływanie.
9. PKE Koło w Wesolej nie przedstawiło konkretnych sposobów ochrony środowiska (w aspekcie technicznego wyposażenia drogi) a jedynie zaprotestowało przeciwko wariantom W1, W2, WIIIA. Zarzuty PKE nie odnoszą się do środków minimalizujących.
10. PKE Koło w Wesolej zarzuca również nierzetelność analizy ekonomicznej. Badanie tego zagadnienia wykracza poza zakres postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. Jak wynika z przedstawionych materiałów zawierających porównawczą analizę wielokryterialną, aspekt ekonomiczny (wyrażony wskaźnikiem IRR – wewnętrzna stopa zwrotu) był tylko jednym z kryteriów tej oceny. Wartości tego wskaźnika są bardzo zbliżone (39,84 – 40,58%) dla wariantów W1, W2 i WIIIA) i bardzo odbiegające od wyniku uzyskanego dla wariantu W3 (IRR – 8%). W materiałach uzupełniających w odpowiedzi na pismo Ministra Środowiska znak: DOOŚ-450-12958/2006/mm z dnia 10 maja 2006 r., przy analizie wielokryterialnej zrezygnowano z parametru ekonomicznego jako wyróżnienia uwzględnianego przy ocenie. Natomiast w „Analizie wielokryterialnej i ocenie eksperckiej wariantów lokalizacji Wschodniej Obwodnicy Warszawy (PW 2007 r.) uwzględnione zostały kryteria ekonomiczne, ale nadano im niski priorytet. PKE zarzucając nierzetelność ocen nie przedstawił dowodów na słuszność swojej tezy. Wartość parametrów ekonomicznych może być zmienna w czasie, bowiem koszt robót budowlanych planowanych do wykonania może zwiększyć się wobec ogólnej tendencji na rynku budowlanym polegającej na wzroście cen towarów i usług.
11. Odnosząc się do zarzutów dotyczących efektu przecięcia dzielnicy Wesola – należy zauważyć, że nie zasługują one na uwzględnienie. Zaproponowana lokalizacja tunelu o długości ok. 800 m w rejonie ulic: Niemcewicza – Uroczą w dzielnicy Wesola spowoduje, że wszystkie drogi poprzeczne na tym odcinku zachowają swój dotychczasowy przebieg. Szczegółowe rozwiązania techniczne nie leżą w kompetencji organu a ich ustalenie powinno odbyć się w ramach projektu budowlanego.
12. Podnoszone argumenty (m.in.: Obywatelski Sztab Antykryzysowy „Nie Przez Miasto”, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki koło w Wesolej, Urząd Dzielnicy Warszawa – Wesola oraz mieszkańców dzielnicy Wesola) nt. braku rezerwy terenu na cele budowy drogi nie mogą być uwzględnione. Za politykę przestrzenną odpowiada samorząd. Ustalenie funkcji terenów

odbywa się w trybie ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jak wynika z dowodów w sprawie (pismo Urzędu m.st. Warszawy Biuro Naczelnego Architekta Miasta AM-PM/7323/3837/E/Wes/999/05) na terenie dzielnicy Wesoła w obrębie planowanego przedsięwzięcia nie obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 56 Poś właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Przepisu tego nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi krajowej. Tak więc brak ustaleń planu przewidujących lokalizację drogi krajowej nie stanowi przyczyny braku możliwości wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla tego rodzaju drogi.

13. Uwzględniając aspekt społeczny należy zauważyć, że obowiązujące „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” uchwalone przez Radę m. st. Warszawy w dniu 10 października 2006 r. uchwałą nr LXXXII/2746/2006 przewiduje Ekspresową Obwodnicę wraz z jej elementem – WOW mającym przebieg przez Dzielnicę Wesoła. Zgodnie zaś z art. 20. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.) przyszły plan zagospodarowania przestrzennego winien być zgodny z ustaleniami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
14. Prace nad w/w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” przebiegały z udziałem społeczeństwa i w dniach od 29 marca 2006 r. do 27 kwietnia 2006 r. odbyło się wyłożenie do publicznego wglądu projektu Studium. Tak więc wszyscy zainteresowani mieli możliwość zapoznania się z planowanym przebiegiem dróg, w tym trasą WOW.
15. Jak wynika z zebranych opinii, za realizacją drogi wg wariantu WIIIA opowiadają się samorzady: m.st. Warszawy, Marek, Ząbek, Zielonki, Sulejówka, Wiązownej. Tak więc stopień poparcia społecznego dla przedsięwzięcia wg wariantu WIIIA w ocenie organu jest wysoki, co więcej, wskazuje na bardzo duże zaangażowanie społeczeństwa w sprawę. Nie jest jednak rzeczą możliwą zaspokoić wszystkie – bardzo przeciwstawne sobie – żądania poszczególnych grup zainteresowań (interesów).

Podsumowując, wniesione w sprawie dokumenty: analizy, protesty, stanowiska i wnioski pozwalają na stwierdzenie, że budowa WOW budzi ogromne zainteresowanie społeczności lokalnych, czego skutkiem są powstałe konflikty dotyczące wyboru wariantu przebiegu trasy.

Zaistniałe konflikty wynikają zarówno z negacji potrzeby budowy drogi jak również z naruszenia dotychczasowego ładu przestrzennego a co za tym idzie naruszenia dóbr nabytych poszczególnych osób fizycznych. Niniejsza decyzja uwzględnia protesty wnoszone przeciw realizacji inwestycji w wariantach W1, W2, W3 oraz głosy w sprawie przemawiające za wyborem wariantu WIIIA.

Należy nadmienić, że w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 Poś w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś Wojewoda Mazowiecki, na wniosek inwestora z dnia 22 marca 2006 r., biorąc pod uwagę szerokie zainteresowanie społeczne i konieczność uwzględnienia sprzecznych interesów stron postępowania oraz organizacji ekologicznych przeprowadził w dniu 30 sierpnia 2007 r. rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa (protokół w aktach sprawy). Zawiadomienie o rozprawie doręczono w trybie art. 49 kpa poprzez zawiadomienia wywieszane w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie, Urzędzie Miasta Marki, Urzędzie Miasta i Gminy Ząbki, Urzędzie Miasta Zielonka, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Wesoła, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Rembertów, Urzędzie Miasta Sulejówek, Urzędzie Gminy Halinów, Urzędzie Gminy Wiązowna, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa oraz poprzez stronę internetową Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego (www.mazowsze.uw.gov.pl), na której informacja została zamieszczona w dniu 7 sierpnia 2007 roku. Wyjaśnienia stron oraz uwagi i wnioski społeczeństwa zgłoszone na rozprawie zostały rozpatrzone przy podejmowaniu rozstrzygnięcia.

Organ prowadzący procedurę oceny oddziaływania na środowisko dla WOW przeanalizował zgromadzony materiał dowodowy i nie podzielił uwag i wniosków podnoszonych przeciw realizacji inwestycji w wariantach WIIIA i za realizacją W3, gdyż zważył co następuje:

Wariant W3 był postulowany głównie przez mieszkańców Wesołej, władze dzielnicy Wesoła i organizacje skupione w rejonie Wesołej i Sulejówka. Organ rozważając kwestię wyboru wariantu, który dopuści do realizacji uwzględnił poza przepisami ochrony środowiska, szereg zasad wynikających z dorobku prawa wspólnotowego.

Zgodnie z art. 6 ust. 2 Poś, kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze. Zasada przezorności jest uzupełnieniem zasady prewencji (art. 6 ust. 1 Poś) i stanowi dalej idący etap ochrony odwracając ciężar dowodu. O ile stosując zasadę prewencji obowiązek zapobiegania wiąże się dopiero z dowiedzionym negatywnym oddziaływaniem, o tyle przy zasadzie przezorności podjęcie działań zapobiegawczych jest wymagane zawsze, o ile nie jest dowiedziony brak negatywnych oddziaływań na środowisko. Na gruncie prawa wspólnotowego, zgodnie z art. 174 ust. 2 Traktatu o Ustanowieniu

Wspólnoty Europejskiej (TWE) polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego stawia sobie za cel wysoki poziom ochrony, z uwzględnieniem różnorodności sytuacji w różnych regionach Wspólnoty. Opiera się na zasadzie ostrożności oraz na zasadach działania zapobiegawczego, naprawiania szkody w pierwszym rzędzie u źródła i na zasadzie „zanieczyszczający płaci”. Zasada przezorności (inaczej nazywana zasadą ostrożności) została także potwierdzona jako zasada ogólna prawa wspólnotowego dzięki wyrokom Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (ETS) i była wielokrotnie powoływana w celu ochrony środowiska i zdrowia ludzi w powiązaniu z zasadą proporcjonalności. Związek tych zasad znalazł wyraz w sprawie C – 17S/S4 Komisja v Niemcy, w której ETS podkreślił, że dowód istnienia zagrożenia nie musi być ostateczny, skoro wystarczy przedstawienie wystarczającego dowodu naukowego. Jest to związane z zapewnieniem ochrony przed możliwymi szkodami o charakterze nieodwracalnym. W tym aspekcie należy także przywołać Komunikat Komisji dotyczący zasady przezorności, który jakkolwiek nie mieści się w katalogu źródeł prawa wspólnotowego, jednak określa wykładnię Komisji Europejskiej, z którą należy się liczyć, mając na uwadze jej rolę jako „strażnika Traktatów”. W szczególności Komisja Europejska wskazuje, że realizacja zasady przezorności polega na identyfikacji potencjalnych negatywnych oddziaływań wynikających ze zjawiska, produktu lub procedury oraz na naukowej ocenie ryzyka, które ze względu na braki w informacjach, ich nieprzekonujący lub nieprecyzyjny charakter, jest niemożliwe do określenia z wystarczającą pewnością.

Ochrona potencjalnych obszarów Ekologicznej Sieci Natura 2000 i stosowanie dyrektywy Rady nr 92/43/EWG (dyrektywa siedliskowa) jest oparte na zasadzie przezorności i cele ochronne dyrektywy muszą zawsze przeważać w sytuacji, w której może występować potencjalne negatywne oddziaływanie na chronione dyrektywą siedliska i gatunki. Jak stwierdza Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie C-6/04 Komisja Europejska przeciwko Zjednoczonemu Królestwu Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej – pkt. 54. – „(...) art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej ustanawia wymóg dokonania odpowiedniej oceny skutków planu lub przedsięwzięcia, pod warunkiem, że istnieje prawdopodobieństwo lub ryzyko, iż plan lub przedsięwzięcie będzie oddziaływało na dany teren w istotny sposób. Mając na uwadze w szczególności zasadę ostrożności, ryzyko takie ma miejsce, gdy na podstawie obiektywnych danych nie można wykluczyć, że plan lub przedsięwzięcie będzie oddziaływać na dany teren w istotny sposób.

Ponadto należy wskazać, że zgodnie z art. 10 TWE państwa członkowskie podejmują wszelkie właściwe środki ogólne lub szczególne w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z Traktatu lub z działań instytucji Wspólnoty. Ułatwiają one Wspólnocie wypełnianie jej zadań. Określona w ww. przepisie zasada lojalności ma dwa aspekty. W aspekcie pozytywnym oznacza,

ze państwa członkowskie zobowiązane są do podjęcia wszelkich działań w celu zapewnienia skuteczności prawa wspólnotowego w ich wewnętrznej przestrzeni prawnej. W aspekcie negatywnym nakazuje państwom członkowskim powstrzymanie się od jakichkolwiek działań mogących podważyć skuteczność prawa wspólnotowego w prawie krajowym. Zasada ta jest skuteczna bezpośrednio, ale tylko w połączeniu z innymi przepisami traktatów założycielskich. Wydanie decyzji w postępowaniu administracyjnym, zgodnie z którą realizacja celów Traktatowych jest niemożliwa, stanowi naruszenie zasady lojalności przez organ państwa członkowskiego.

Należy wskazać, że wariant W3 został oceniony jako najmniej korzystny dla środowiska i niefunkcjonalny w odniesieniu do systemu komunikacyjnego całej aglomeracji warszawskiej w szczególności dla mieszkańców Wesołej, Sulejówka i Rembertowa, którzy straciliby możliwość dogodnego połączenia z innymi obszarami aglomeracji i trasami wylotowymi w kierunku północnym, północno-zachodnim oraz południowym i południowo-zachodnim.

Cenną argumentację w odniesieniu do tego wariantu odnaleźć można także w koreferacie do „Raportu o oddziaływaniu na środowisko...” sporządzonym przez dr Witolda Lenarta. Autor zwrócił min. uwagę na przyjmowaną w praktyce planistycznej zasadę, zgodnie z którą maksymalną granicą geometrycznego wydłużania tras jest wartość 35%. Warunek ten ma sens nie tylko ekonomiczno-ruchowy ale również środowiskowy. Chodzi tu o ograniczenie jednostkowego zapotrzebowania na tereny liczone np. w hektarach na kilometr trasy optymalnej. Ta ostatnia jest prostą odległością pomiędzy węzłami głównymi, którymi w przedmiotowej sprawie są „Marki” i „Zakręt” i wynosi 14,10 km. Oznacza to zdaniem autora, że warianty: WIIIA (19,24 km), W1 (19,59 km) oraz W2 (18,92 km) są na granicy powyższego kryterium, zaś wariant W3 wydłuża trasę dwukrotnie (28,18 km). Wariant W3 nie spełnia omówionego wyżej kryterium i w ocenie dr Lenarta nie powinien być w zasadzie dopuszczony do analizy wariantowej.

Podzielając powyższą opinię, mając jednakże na uwadze wymogi prawne określone w PoS związane z procedurą oceny wariantów przedsięwzięcia, organ nie mógł odrzucić wariantu W3 a priori nie dokonując analizy innych aspektów niż planistyczno-komunikacyjne.

Ponadto, realizacja WOW w wariacie W3 naruszałaby w sposób oczywisty prawa nabyte mieszkańców, którzy działali w dobrej wierze co do obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego i wybudowali swoje nieruchomości nie spodziewając się przyszłej kolizji ich działek z przebiegiem WOW w wariacie W3. Spowodowało to uzasadnione protesty i konflikty społeczne.

Wariant W1 uzyskał czwartą i trzecią lokatę pod względem środowiskowym w wyniku przeprowadzenia analizy wielokryterialnej przez odpowiednio: wykonawcę raportu oraz przez

zespół ekspertów w skład, którego weszli prof. nzw. dr hab. inż. Andrzej Kraszewski, prof. dr inż. Wojciech Suchorzewski, dr inż. Artur Badyda.

Ważnym argumentem przemawiającym przeciwko temu wariantowi jest fakt, że realizacja WOW w wariacie W1 na odcinku 634 m przechodzi przez Mazowiecki Park Krajobrazowy i na długości 3100 m przechodzi przez obszar jego otuliny, a zatem, w świetle alternatywnych wariantów W2 i WIIIA realizacja drogi w tym wariacie byłaby nieuzasadniona. Próba odcięcia 3,8 ha MPK przez wariant W1 była jednym z powodów utworzenia wariantu WIIIA. Otrzymane wyniki „Analizy wielokryterialnej i oceny eksperckiej wariantów lokalizacji WOW” – RAPORT KONCOWY, pracy wykonanej na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego dowodzą, że można również zrezygnować z wariantu W1, bowiem jest on zdominowany przez WIIIA w oparciu o kryterium tzw. słabej dominacji.

Warianty W2 i WIIIA są równoważne przy nieznaczej przewadze punktowej na korzyść wariantu W2. Autorzy opinii sporządzonej na etapie uzgodnienia z Ministrem Rozwoju Regionalnego w konkluzji stwierdzają, że „Oba warianty sytuują się w ocenie blisko siebie i różnica pomiędzy nimi może wynikać z przyjętych metod prognozowania oddziaływań”. Aczkolwiek przy przyjętych kryteriach i wagach wariant W2 wypada nieco lepiej, niewielka różnica w mierze sumy ważonej stanowi, że wariant WIIIA jest do niego bardzo zbliżony. Mając na uwadze analizę wielokryterialną należy uznać za udowodnione, że warianty W2 i WIIIA, plasują się najwyżej w punktacji i należy traktować je jako równorzędne pod względem wyników uzyskiwanych podczas analiz wielokryterialnych. O odrzuceniu wariantu W2 zdecydowały inne argumenty merytoryczne i prawne. Przebieg WOW w tym wariacie wyklucza bliskie sąsiedztwo okna hydrogeologicznego w Sulejówku-Szkopówce, co jest niekorzystne dla ujęcia wód podziemnych. Realizacja zatem WOW w wariacie W2 mogłaby potencjalnie stanowić zagrożenie dla ujęć wód, co mogłoby naruszyć zasadę ostrożności oraz mogłoby stanowić naruszenie art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.) i art. 98 ust. 1 Poś. Ponadto, do akt sprawy nie zostały przedłożone żadne dane naukowe wskazujące na możliwość przeniesienia ww. ujęć wody w inne miejsce. Dodatkowo, budowa trasy według wariantu W2 może uniemożliwić rozbudowę ujęć wód podziemnych dla Sulejówka w planowanym kierunku zachodnim.

W aspekcie społecznym należy także wskazać, że w związku z przywołanymi powyżej dokumentami planistycznymi dla Warszawy i Województwa Mazowieckiego mieszkańcy Sulejówka mieli prawo oczekiwać przebiegu WOW w wariacie WIIIA i jak wskazywali przedstawiciele Polskiego Klubu Ekologicznego Koło Sulejówek w toku prowadzonych konsultacji,

dowiedzieli się o planowanym przez inwestora poprowadzeniu drogi w wariancie W2 dopiero w roku 2005. Natomiast wariant WIIIA był ujęty w planach zagospodarowania przestrzennego co najmniej od 1992 r. (Uchwałą Nr XXXV/199/92 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z 28 września 1992 r.). Możliwość realizacji WOW w wariancie W2 była powodem złożenia protestów przez mieszkańców Sulejówka.

Na obecnym etapie rozpoznania przyrodniczego naruszenie substancji Lasów Rembertowsko-Okuniewskich jest niemożliwe w świetle prawa krajowego i wspólnotowego a nawet gdyby było to możliwe - koszt realizacji WOW w wariancie W3 byłby możliwy do poniesienia, gdyby uzasadniały to kryteria transportowe oraz kryteria społeczne. W obliczu dostępnych dokumentów, wykonanych opracowań i analiz uzasadnienie takie nie jest możliwe do skonstruowania.

Należy podkreślić, że analiza porównawcza wariantów przedstawiona w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko wykazała następującą kolejność wariantów: W2, WIIIA, W3 natomiast opinia (uwzględniająca 26 kryteriów) zespołu ekspertów wymienionych powyżej wykazała, że najlepszy wynik uzyskał wariant W2, z niewielką przewagą nad wariantem WIIIA następny w kolejności jest wariant W1 natomiast wariant W3 osiągnął wyniki znacząco gorsze.

Mając powyższe na uwadze, należy uznać, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant WIIIA. Powoduje to konieczność wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia w wariancie WIIIA. W tym miejscu wskazane jest powtórne zasygnalizowanie ostrego konfliktu społecznego w postaci protestu mieszkańców Dzielnicy m.st. Warszawy Wesoła. Protest dotyczył przebiegu WOW w jakimkolwiek wariancie przechodzącym przez Wesołą. Mimo tych protestów należy uznać jako najkorzystniejszy dla środowiska wśród analizowanych wariantów wariant uzgodniony zarówno przez Ministra Rozwoju Regionalnego jak i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Wojewoda Mazowiecki nie może wydać decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu innego niż uzgodniony. Jednocześnie należy zauważyć, że postulowane przez mieszkańców Dzielnicy Wesoła zmiany przebiegu WOW i odsunięcia jej przebiegu od Dzielnicy Wesoła, gdzie była ona od dawna planowana spowodowałyby „podrzucenie” konfliktu innym społecznościom lokalnym, co nie jest bez znaczenia.

W kategoriach ochrony środowiska społecznego okazuje się, że to, przeciwko czemu protestują mieszkańcy i władze Dzielnicy Wesołej, jest niezbędne dla pozostałych Dzielnic Warszawy z osobna, miasta Warszawy jako całości oraz ościennych gmin. Z transportowego punktu widzenia – użyteczność analizowanej inwestycji w wariantach W1, W2 i WIIIA jest zbliżona dla wszystkich grup użytkowników (mieszkańcy i podmioty gospodarcze zlokalizowane w korytarzu,

w którym przebiega trasa WOW oraz w całej aglomeracji, a także ruch docelowy i tranzytowy, natomiast wariant W3 - przez Halinów - jest zdecydowanie mniej korzystny. Dowodem tego są prognozy ruchu, zgodnie z którymi potoki na trasie prowadzonej według tego wariantu byłyby znacząco mniejsze (od 30% do 55%) niż w przypadku pozostałych wariantów. W odniesieniu do niezbędnego wyburzenia 97 budynków w wariantcie WIIIA (na całej trasie obwodnicy), należy wskazać, że niektóre z nich zostały zbudowane w pasie przeznaczonym pod WOW. Oznacza to, że decyzje o pozwoleniu na budowę były wydawane pomimo, że w przyszłości tereny te były przeznaczone pod WOW. Od strony inwestorów oznacza to, że albo zaniedbali sprawdzenia położenia planowanej drogi względem nieruchomości, na której zamierzali postawić budynek, albo dochowali należytej staranności, jednakże zostali wprowadzeni w błąd odnośnie rzeczywistego przeznaczenia tych terenów przez właściwe organy.

Za istotny z punktu widzenia argumentacji dotyczącej ochrony społeczności lokalnej należy uznać fakt, że wskazany w niniejszej decyzji wariant WIIIA omija zwarte tereny zabudowane, przechodząc przez tereny leśne. Taki przebieg obwodnicy będzie niewątpliwie ingerował w środowisko przyrodnicze dzielnicy Wesoła, natomiast jest możliwy do zaakceptowania przy zastosowaniu niezbędnych środków minimalizujących zabezpieczających zdrowie ludzi oraz rozwiązań projektowych – w przypadku Wesołej poprowadzenie drogi w tunelu przez tereny intensywnej zabudowy mieszkaniowej.

Mając na uwadze ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzgodnienia właściwych organów oraz wyniki przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa Wojewoda Mazowiecki wydaje niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia w wariantcie WIIIA. Sentencja decyzji zawiera warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji – pkt. II oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym – pkt. III, IV.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpi zwiększony poziom hałasu spowodowany pracą maszyn budowlanych, jak również ciężkich pojazdów dowożących materiały budowlane. Droga będzie przebiegała w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, dlatego też prace budowlane powinny być prowadzone w godzinach, w których hałas będzie najmniej uciążliwy dla mieszkańców, czyli w porze dziennej.

W celu ochrony mieszkańców Wesołej przed uciążliwością związaną z lokalizacją WOW w projekcie budowlanym należy przewidzieć poprowadzenie drogi w tunelu na odcinku 800 m (od km 10+255 do km 11+055). Ma to zapobiec efektowi rozcięcia dzielnicy na dwie części poprzez umożliwienie swobodnego przemieszczania się nad drogą.

Lokalizacja ekranów uwzględnia zmniejszenie uciążliwości drogi i ochronę akustyczną zabudowy.

Lokalizacja przejść dla zwierząt została zaproponowana w miejscach, w których występuje migracja zwierząt dziko żyjących i skonsultowana z właściwymi miejscowo nadleśnictwami, Zespołem Parków Krajobrazowych Mazowieckiego, Chojnowskiego i Brudzeńskiego, a lokalizacja i rozmiary przejść z uwzględnieniem rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735).

Realizacja przedsięwzięcia będzie się wiązała z wycinką dużych powierzchni leśnych. W związku z tym niezbędne jest uzupełnienie strat w zieleni poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa. Na odcinkach, gdzie prowadzona będzie wycinka powierzchni leśnych pod drogę niezbędne jest przyspieszenie tworzenia naturalnej strefy brzegowej lasu poprzez nasadzenia dogęszczające na skraju lasu. Ponadto w projekcie zieleni należy przewidzieć zieleń izolacyjną i ozdobną z zastosowaniem gatunków rodzimych odpornych na zanieczyszczenia powietrza oraz na całej długości zieleń dekoracyjną.

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

Eksploatacja trasy może wymagać utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W związku z tym pkt IV niniejszej decyzji mówi, że w pozwoleniu na budowę należy wprowadzić obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w okresie 12 miesięcy i przedstawić ją w terminie 18 miesięcy od dnia oddania WOW do użytkowania. Zakres analizy porealizacyjnej – ochrona akustyczna terenów wymagających ochrony przed hałasem. W analizie porealizacyjnej należy przedstawić informacje na temat zasięgu oddziaływania akustycznego drogi w kontekście potrzeby utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W ramach analizy porealizacyjnej należy również przeprowadzić monitoring rozbić ptaków o pojazdy.

Z prowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wyniknęła zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez Inwestora.

Stosownie do art. 55 ustawy Poś Inwestor wyraził pisemną zgodę na zmianę wariantu z W2 na wariant WIIIA. Wariant ten został uzgodniony zarówno przez Ministra Rozwoju Regionalnego, jak i przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Inwestor pismem z dnia 22 grudnia 2006 r. wniósł stosownie do art. 108 kpa o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, ze względu na ważny interes społeczny oraz interes strony. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest odpowiedzialna za wdrażanie polityki Państwa w zakresie transportu. Budowa WOW jako elementu tzw. Ekspresowej Obwodnicy Warszawy jest wynikiem uzgodnień pomiędzy samorządem województwa mazowieckiego i samorządem m.st. Warszawy. Jednym z celów strategicznych samorządu województwa mazowieckiego w perspektywie do 2020 r. zawartym w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” uchwalonej przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w 2001 roku i aktualizowanej w 2006 r. będzie „Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym”. W zakresie transportu „Strategia...” zakłada podejmowanie szeregu działań w celu usunięcia niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej, modernizacji sieci kolejowej oraz rozwoju transportu lotniczego poprzez podnoszenie standardów technicznych połączeń obwodowych w regionie. Jednym ze zdefiniowanych działań jest tzw. „Ekspresowa Obwodnica Okoławarszawska” w oparciu o planowane korytarze: Południowej Obwodnicy Warszawy, Trasy Armii Krajowej, Wschodniej Obwodnicy Warszawy wraz z pozostałymi elementami warszawskiego węzła drogowego. Podobnie Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego uchwalony przez Sejmik Województwa Mazowieckiego uchwałą Nr 65/2004 z dnia 7 czerwca 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 217, poz. 5811) przewiduje pierścień zewnętrzny Warszawy – stanowiący fragment krajowego układu drogowego, rozprowadzający ruch i łączący się jednocześnie z miejskim systemem komunikacyjnym stolicy. Tworzony będzie głównie przez drogi szybkiego ruchu i są to planowane: Trasa Armii Krajowej – Wschodnia Obwodnica Warszawy – Południowa Obwodnica Warszawy. Plany samorządu województwa są w tej kwestii spójne ze Strategią Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy – uchwała Nr LXII/1789/2005 z dnia 24 listopada 2005 r. Rady Miasta Stołecznego Warszawy w sprawie Strategii Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku. Konsekwencją i rozwinięciem tych planów są ustalenia uchwalonego przez Radę m. st. Warszawy w październiku 2006 r. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” przewidujące WOW. Realizacja WOW jako niezbędnego elementu Obwodnicy Ekspresowej wynika z wieloletnich prac GDDKiA oraz uzgodnień z samorządami. Analiza prognozy ruchu w perspektywie do 2025 r. wskazuje na znaczny wzrost ruchu na drogach w Warszawie i poza miastem. Planowane przez samorząd Warszawy zadania inwestycyjne (w tym: Obwodnica

Śródmiejska i Obwodnica Miejska) nie rozwiążą w pełni narastających problemów komunikacyjnych. Dla zaspokojenia potrzeb społecznych niezbędna jest szybka realizacja planowanych dróg ekspresowych. O randze ważnego interesu społecznego świadczą wyżej przytoczone dokumenty strategiczne i planistyczne zainteresowanych samorządów. Budowa WOW przyczyni się do poprawy warunków akustycznych w centralnej (śródmiejskiej) części Warszawy, gdzie obecnie stwierdza się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu o ok. 20 dB w porze nocnej. Istotna niezwykle jest również szansa na poprawę bezpieczeństwa ruchu w mieście. Przyszła realizacja drogi – planowana między innymi ze środków UE przyczyni się do poprawy wykorzystania tych środków przez Polskę. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi GDDKiA wykonywanie zadań statutowych, co jest niezwykle ważnym interesem strony.

W związku z powyższym, uznając wniosek strony za zasadny organ prowadzący postępowanie w punkcie V decyzji wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności.

Mając na uwadze 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.



Jacek Sasin
Jacek Sasin

Otrzymują:

1. Dyrektor Oddziału w Warszawie
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
2. Pozostałe Strony postępowania stosownie do art. 49 kpa;
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Minister Rozwoju Regionalnego
ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa;
2. Minister Środowiska,
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa;
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie,
ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa;
4. ARCADIS Profil Sp. z o.o.,
ul. Puławska 182, 02- 670 Warszawa.

Warszawa, 19 października 2007 r.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 19 października 2007 r., znak: WŚR.I.SM,EM/6613/1/80/05) wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

„Budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”.

Inwestor:

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

1. Lokalizacja i program inwestycji

Planowana Wschodnia Obwodnica Warszawy (WOW) obejmuje odcinek od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” i stanowi element północno-wschodniej obwodnicy Warszawy. Administracyjnie położona jest w woj. mazowieckim, w powiatach: wołomińskim (miasto Marki, miasto i gmina Ząbki, miasto Zielonka), mińskim (gminy: Sulejówek, Halinów), otwockim (gmina Wiązowna) i w m.st. Warszawa (dzielnice Warszawa Rembertów, Warszawa Wesoła). Zakłada się, że obwodnica na odcinku Marki – Zakręt będzie poprowadzona nową trasą na terenie dotychczas niezabudowanym jako droga krajowa o parametrach drogi ekspresowej o długości 18-19 km (wariant W3 około 28 km) i 2 jezdniach o docelowo 3 pasach ruchu każda.

2. Cel i zakładany efekt inwestycji

Będzie to droga krajowa o parametrach drogi ekspresowej, dwujezdniowa o docelowo 3 pasach ruchu każda jezdnia. W I. etapie zakłada się budowę jezdni o 3 pasach na odcinku Marki – Drewnica, a na pozostałych – 2 pasy ruchu z pozostawieniem pasa dzielącego o szerokości (12 m) umożliwiającego w przyszłości wybudowanie trzeciego pasa ruchu.

Wschodnia Obwodnica Warszawy (WOW) będzie w przyszłości jednym z odcinków ekspresowej obwodnicy Warszawy. Obwodnica ekspresowa będzie łączyć się z budowaną autostradą A – 2: od zachodu – w węźle „Konotopa”, od wschodu – w węźle „Lubelska”. Celem budowy obwodnicy jest połączenie systemu dróg miejskich Warszawy z układem dróg krajowych, wyprowadzenie ruchu z centrum miasta oraz zapewnienie (wraz z obwodnicą miejską i śródmiejską, których realizację do 2020 r. planuje m.st. Warszawa) sprawnych powiązań drogowych pomiędzy dzielnicami.

Potrzeba budowy trasy i jej przebieg wynika z dokumentów planistycznych i strategicznych:

- „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 - aktualizacja” – uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego – 29.05.2006 r.
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego – uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego - Nr 65/2004 z dnia 7.06.2004 roku
- „Strategia Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku” – uchwała Rady m.st. Warszawy Nr LXII/1789/2005 z 24.11.2005 r.
- „Studium uwarunkowań kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” – uchwała Nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10.10.2006 r. Rady m.st. Warszawy
 Umożliwi ona też połączenie wylotów dróg krajowych w kierunku Białegostoku (droga krajowa nr 8), Terespoła (droga krajowa nr 2, a docelowo autostrada A-2), Lublina (droga krajowa nr 17- docelowo autostrada A-2 (Konotopa)).

3. Opis wariantów przedsięwzięcia

- **Wariant IIIA** – przebieg wg “Studium funkcjonalno-przestrzennego przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy”. Korytarz rezerwowany w większości planów zagospodarowania przestrzennego. Przebiega przez tereny miast: Marki, Żabki, Zielonka, Sulejówek, Warszawa: dzielnice Rembertów i Wesoła oraz przez gminę Wiązowna, istniejącym odcinkiem drogi krajowej nr 17;
- **Warianty 1 i 2** – różnią się od Wariantu IIIA przebiegiem na terenie dz. Wesoła (od węzła „Rembertów” do węzła „Zakręt”);
- **Wariant 3** tzw. „samorządowy” – początkowy odcinek trasy tj. od węzła „Marki” do ul. Mokry Ług w rejonie granicy Warszawy w Rembertowie pokrywa się z przebiegiem wg Wariantów: IIIA, 1, 2. Dalej przebiega wzdłuż poligonu wojskowego w Zielonce, przez gminy Halinów i Wiązowna do autostrady A2 i dalej w kierunku zachodnim autostradą do węzła „Lubelska”, gdzie łączy się z drogą S-17.

We wszystkich wariantach trasa poprowadzona jest całkowicie po nowym terenie. Wariantowanie przebiegu trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy ma na celu ustalenie optymalnego przebiegu tej trasy uwzględniającego protesty społeczne mieszkańców i władz samorządowych.

W przedstawionych wariantach: WIIIA, W1, W2 przebieg trasy jest zróżnicowany na obszarze Wesołej (pomiędzy węzłami Rembertów i Zakręt), natomiast Wariant 3 od rejonu osiedla Mokry Ług (w Rembertowie) przeprowadzony jest przez obszar sąsiednich gmin: Halinowa i Wiązowny.

➤ WARIANT „0”

Wschodnia Obwodnica Warszawy bezsprzecznie jest inwestycją, która zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia, jak i na etapie jego eksploatacji będzie znacząco oddziaływała na środowisko. Nie budzi jednakże wątpliwości, że wybór tzw. wariantu „0”, polegającego na odstąpieniu od realizacji tejże inwestycji jest rozwiązaniem najmniej korzystnym dla środowiska w świetle skutków dla aglomeracji warszawskiej jako całości. Z punktu widzenia interesu publicznego rozumianego jako rozwój miasta jako całości – odstąpienie od realizacji WOW jest niemożliwe.

Zgodnie z analizą wariantu „0” sporządzoną przez Firmę Profil Sp. z o.o. zaniechanie budowy obwodnicy ekspresowej prowadzić będzie do pogłębiania się stanu zatłoczenia na warszawskich drogach, jak również spowoduje pogorszenie innych warunków ruchu (mniejsze prędkości, występowanie przerw w ruchu pojazdów), czego skutkiem będzie wzrost wielkości emisji do powietrza, a w szczególności emisji hałasu w centralnej części Warszawy. Takie zjawiska niewątpliwie są szczególnie szkodliwe dla środowiska społecznego Warszawy. Brak budowy WOW może zmniejszyć znaczenie i zakładany efekt innych planowanych działań związanych z budownictwem drogowym. Spowoduje pogłębienie istniejących problemów komunikacyjnych miejscowości podwarszawskich (Marki, Żąbki, Sulejówek) oraz skoncentruje wzrastający ruch pojazdów na sieci istniejących dróg. Nie podjęcie inwestycji byłoby decyzją szkodliwą społecznie.

➤ WARIANT IIIA

Marki – początkowy odcinek trasy WOW od skrzyżowania trasy Toruńskiej z drogą nr 8 Warszawa – Białystok, w kierunku wschodnim biegnie przez tereny miasta Marki w pobliżu granicy z miastem Żąbki. Po obu stronach projektowanej trasy znajdują się działki z zabudową jednorodziną a po stronie południowej osiedle wielorodzinne zlokalizowane bezpośrednio w sąsiedztwie trasy. W rejonie cmentarza przy szpitalu Drewnica zaprojektowano węzeł na terenach wyrobiskowych dawnej cegielni.

Zielonka, Żąbki – na obszarze tych miast trasa przebiega przez obszary leśne; kolizji z istniejącym zagospodarowaniem nie ma.

Warszawa - dzielnica Rembertów – projektowana obwodnica przecina teren peryferyjny o niskim stopniu zainwestowania z zabudową jednorodziną tylko po zachodniej stronie ulicy Mokry Ług. Za skrzyżowaniem po południowej stronie trasy znajduje się zespół budynków mieszkalnych pracowników leśnictwa.

Teren poligonu wojskowego – trasa przechodzi przez tereny leśne użytkowane przez wojsko, nie wywołując kolizji z urządzeniami wojskowymi. Proponowany przebieg w znacznym stopniu uwzględnia uwarunkowania stref ochronnych, zgłoszone wcześniej przez resort obrony narodowej, dotyczące obiektów wojskowych.

Warszawa - dzielnica Wesoła – za skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 637 Warszawa – Węgrów i z linią kolejową Warszawa – Mińsk Mazowiecki projektowana obwodnica wkracza na tereny dzielnicy Wesoła, na obszarze której zespoły zabudowy jednorodzinnej rozlokowane są kępowo wśród terenów leśnych. Najpierw przechodzi obrzeżem zespołu mieszkaniowo-rzemieślniczego Grzybowa a po przekroczeniu ul. Niemcewicza między osiedlami Zielona i Groszówka z zabudową jednorodziną (między ulicami Warszawską a Wschodnią), gdzie wystąpią bezpośrednie kolizje z kilkoma budynkami mieszkalnymi. Od ul. Wschodniej trasa biegnie łukiem w kierunku wschodnim przez tereny leśne mijając rozrzucone w lesie pojedyncze zabudowania mieszkalno-gospodarcze. Za skrzyżowaniem z ciągiem ulic: I Praskiego Pułku trasa biegnie po obrzeżu ośrodka jeździeckiego przez tereny leśne, do skrzyżowania z ul. Piłsudskiego (drogą wojewódzką nr 638) w pasie terenu pomiędzy cmentarzem a budowanym osiedlem domów jednorodzinnych. Trasa przechodzi przez obszar otuliny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego na odcinku długości 3500 m.

Sulejówek – trasa WOW przecina obszerny rejon miasta z ekstensywną zabudową o charakterze produkcyjno-usługowo-mieszkaniowym. Kilka bezpośrednich kolizji z istniejącą zabudową wystąpi w rejonie węzła Zakręt (skrzyżowanie z Traktem Brzeskim – drogą nr 2).

Wiązowna – na południe od skrzyżowania z Traktem Brzeskim projektowana Obwodnica zostaje wprowadzona w korytarz istniejącej drogi krajowej nr 17, wzdłuż której ciągnie się zabudowa o charakterze usługowo-magazynowo-mieszkalnym. Ze względu na konieczność poszerzenia istniejącego korytarza drogi nr 17 w celu przystosowania jej do parametrów trasy ekspresowej i rozbudowy do przekroju dwujezdniowego, wystąpi kolizja z kilkoma budynkami.

➤ WARIANT 1

Przebieg trasy na terenie **dzielnicy Wesola** jest różny w stosunku do Wariantu IIIA na odcinku od węzła Rembertów (skrzyżowanie z ul. Cyrulików - Okuniewską) do ul. Piłsudskiego w Sulejówku.

Trasę przesunięto (w porównaniu do WIIIA) w kierunku zachodnim, co pozwoli na zachowanie dwóch zespołów urbanistycznych oraz zmniejszy kolizyjność z zabudową.

Zachowana zostaje również nienaruszona zabudowa na działkach wzdłuż ul. Prusa. Od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego przebieg trasy jak w Wariacie IIIA. Trasa na odcinku dł. 634 m przechodzi przez Mazowiecki Park Krajobrazowy i na długości 3100 m przez obszar jego otuliny.

➤ WARIANT 2

Przez teren **dzielnicy Wesola** trasę WOW przeprowadzono w pasie zieleni przedzielającym zespoły mieszkaniowe wzdłuż ul. Niemcewicza, po jej północnej stronie. W rejonie osiedla Szkopówka trasa odgina się łukiem w kierunku południowym przechodząc u podnóża wydmy leśnej. W miejscu tym wystąpi kolizja z budynkami na jednej posesji. Za skrzyżowaniem z ul. Piłsudskiego przebieg trasy jak w Wariacie IIIA.

Trasa przechodzi przez obszar otuliny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego na odcinku długości 630 m.

➤ WARIANT 3 „SAMORZĄDOWY”

Przebieg trasy zaproponowany został przez władze samorządowe dzielnicy Wesola. Początkowy odcinek pokrywa się z przebiegiem wg Wariantów IIIA, 1, 2. Zmiana następuje tuż za granicą Warszawy w Rembertowie, na terenie poligonu wojskowego i w Zielonce. Następnie prowadzona jest przez gminę Halinów i Wiązowna.

Teren poligonu w Zielonce – trasa przecina lasy poligonu wojskowego z zachodu na wschód do miejscowości Okuniew w gminie Halinów, omijając po stronie północnej Bagno Lisie i Bagno Śniardki oraz obiekty wojskowe.

Na terenie ^{w/wariant} **gminy Halinów** od rejonu przecięcia z drogą wojewódzką 637 poprowadzono trasę w kierunku południowym w nawiązaniu do korytarza komunikacyjnego, wyznaczonego w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla drogi klasy głównej, stanowiącej fragment obwodnicy województwa. Parametry dla drogi ekspresowej znacznie różnią się od parametrów dla drogi klasy głównej i z tego względu korytarze tych tras pokrywają się tylko na krótkich odcinkach. Tereny gminy, przez które zaprojektowano trasę WOW obecnie wykorzystywane są pod uprawy rolnicze, na pewnych fragmentach zalesione, z rozproszoną zabudową jednorodzinną i siedliskową. Największa koncentracja zabudowy i kolizje z nią występują w miejscowości Konik Nowy, na skrzyżowaniu z drogą nr 2.

W **gminie Wiązowna** w kierunku południowym trasa przechodzi przez tereny rolne, na niewielkim fragmencie tereny leśne. Przecina wieś Michałówek nie powodując kolizji z zabudową do połączenia z planowaną autostradą A2. Powiązanie z drogą nr 17 nastąpi na węzle „Lubelska” poprzez autostradę A2. Analizowano również wariant, w którym trasa

WOW przedłużona w kierunku południowym łączyła się z drogą S-17 poprzez węzeł w Góraszce. Rozwiązanie to odrzucono po przeprowadzeniu analiz funkcjonalno-ruchowych, które wykazały małą efektywność inwestycji. Na odcinku tym suma prognozowanego ruchu (rok 2025) w obu kierunkach wyniosła 1500 poj./h.

Wariant „0”- polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia będzie rozwinięciem i pogłębieniem aktualnych problemów komunikacyjnych w Warszawie i najbliższej okolicy. Wjazd do miasta w godzinach porannych i wyjazd w godzinach popołudniowych już obecnie stanowi istotną przeszkodę i utrudnienie w funkcjonowaniu mieszkańców oraz osób przyjezdnych.

4. Projektowane obiekty i urządzenia budowlane

Parametry drogi i obiekty inżynierskie

		WARIANT IIIA
długość drogi		19,240 km (wariant IIIA)
parametry techniczne	klasa techniczna drogi	S
	prędkość projektowa	100 km/h
	nośność	115 kN/oś
	liczba jezdni	2
	liczba pasów ruchu	2 x 3 - odc. węzeł „Marki” – węzeł „Drewnica” - odc. węzeł „Zakręt” – węzeł „Lubelska” 2 x 2 - odc. węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt”
	szerokość pasa ruchu	3,5 m
	szerokość pasa awaryjnego	2,5 m
	szerokość pasa dzielącego	5,0 m - odc. węzeł „Marki” – węzeł „Drewnica” - odc. węzeł „Zakręt” – węzeł „Lubelska” 12,0 m - odc. węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”
	ilość węzłów	8
węzły		<ul style="list-style-type: none"> • „Marki” – z ul. Marszałka J. Piłsudskiego (droga krajowa nr 8 o klasie drogi głównej) • „Drewnica” – z proj. trasą ekspresową Via-Baltica (droga nr S8 o klasie drogi ekspresowej) • „Zielonka” – z ul. Marszałka J. Piłsudskiego (droga wojewódzka nr 631 o klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego) • „Poligon” – na terenie poligonu tylko dla potrzeb wojska • „Rembertów” – z ciągiem ulic: Cyrulików-Okuniewska (droga wojewódzka nr 637 o klasie drogi głównej) • „Wesoła” – z ul. 1-go Praskiego Pułku (droga powiatowa

		WARIANT IIIA
		o klasie drogi zbiorczej) <ul style="list-style-type: none"> • „Zakręt” – z Traktem Brzeskim (droga krajowa nr 2 o klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego) • „Lubelska” – z proj. Południową Obwodnicą Warszawy (o klasie drogi ekspresowej) i autostradą A2.
odstęp między węzłami		<ul style="list-style-type: none"> • „Marki” – „Drewnica” 2200 m • „Drewnica” – „Zielonka” 1760 m • „Zielonka” – „Poligon” 4810 m • „Poligon” – „Rembertów” 2210 m • „Rembertów” – „Wesoła” 3020 m • „Wesoła” – „Zakręt” 2830 m • „Zakręt” – „Lubelska” 3050 m
przecięcia dróg		<ul style="list-style-type: none"> • ul. Ząbkowska – Szpitalna w Markach • ul. Prymasa St. Wyszyńskiego w Zielonce • ul. Mokry Ług w dz. Warszawa – Rembertów • ul. Niemcewicza w dz. Warszawa – Wesoła • ul. Warszawska w dz. Warszawa – Wesoła • ul. Uroczą w dz. Warszawa – Wesoła • ul. Marszałka J. Piłsudskiego w Sulejówku • droga nr 13002 w Majdanie gm. Wiązowna
przekroczenia kolejowych	linii	<ul style="list-style-type: none"> • linia PKP Warszawa – Wołomin • linia PKP łącznica Rembertów – Zielonka • bocznicą kolejową obsługującą tereny specjalnie-nieczynna • linia PKP Warszawa – Mińsk Mazowiecki.
powiązania terenów po obu stronach trasy i komunikację (niezależnie od w/w węzłów) zapewniać będą:		<ul style="list-style-type: none"> • Marki – nad trasą zaprojektowano estakadę na ciągu ulic: Ząbkowska – Szpitalna • Zielonka – przerwana została ciągłość ul. Bankowej. Proponuje się powiązanie wschodniego odcinka tej ulicy z ul. Prymasa St. Wyszyńskiego poprzez drogę dojazdową wybudowaną po północno-wschodniej stronie trasy WOW • Rembertów – ul. Mokry Ług przeprowadzono na estakadzie nad trasą, obsługa obszaru odbywa się poprzez układ lokalny powiązany z tą ulicą • Wesoła – zagłębienie trasy pozwala na utrzymanie istniejących powiązań komunikacyjnych obszarów Wesołej-Zielonej i Wesołej-Groszówki, które będą odbywały się ulicami: Niemcewicza, Warszawską-Mickiewicza, Uroczą-Broniewskiego. W rozwiązaniu alternatywnym, trasa WOW poprowadzona w poziomie terenu przecina powyższe ciągi komunikacyjne. Powiązanie tych terenów umożliwi ul. Niemcewicza, której jezdnia w górnym poziomie przekroczy trasę oraz kładka dla pieszych w rejonie ul. Piaskowej • Wesoła – ul. 1 Praskiego Pułku przeprowadzono na wiadukcie nad trasą. • Wesoła, Sulejówek – zachowano istniejący przebieg

	<p>WARIANT IIIA</p> <p>w poziomie terenu al. Marszałka J. Piłsudskiego i połączone do niej ulice lokalne: Drobiarską i Topolową obsługujące rozproszoną zabudowę. Tereny w otoczeniu trasy, w kierunku południowym, do węzła „Zakręt” obsługiwane będą przez ulice: Krzywą i Projektowaną, mające powiązanie z drogą krajową nr 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wesola – Stara Miłosna, gm. Wiązowna – obszar w otoczeniu drogi S-17 obsługiwany jest przez drogi zbiorcze prowadzone po stronie wschodniej i zachodniej powiązane z drogą nr 2. W rejonie miejscowości Majdan zaprojektowano wiadukt nad trasą w ciągu drogi nr 13002.
--	---

ODWODNIENIE

Przyjęto następujące zasady odwodnienia Wschodniej Obwodnicy Warszawy ustalone w opracowanej koncepcji:

- Jako generalną zasadę przyjęto powierzchniowe odwodnienie trasy, systemem dwustronnie prowadzonych rowów otwartych;
- Na terenach gdzie warunki gruntowo-wodne są niekorzystne (grunt nieprzepuszczalny, woda gruntowa wysoko względem poziomu terenu) rowy będą uszczelnione;
- Dla odwodnienia odcinków trasy prowadzonej na estakadach proponuje się odwodnienie kanałami krytymi, usytuowanymi po dwóch stronach trasy z odprowadzeniem wód z tych kanałów do otwartych rowów odwadniających, dalsze odcinki trasy prowadzone będą po terenie;
- Dla odcinków trasy prowadzonych w wykopie proponuje się odwodnienie krytymi kanałami prowadzonymi po dwóch stronach trasy z odprowadzeniem wody z tych kanałów do pompowni wód deszczowych, skąd przewodami tłoczonymi wody te będą przepompowane do separatora i zbiorników retencyjnych;
- Przyjęto generalną zasadę podczyszczania wszystkich wód spływających z trasy w separatorach oraz zasadę stosowania zbiorników retencyjnych dla spłaszczenia fali odpływu wody do odbiornika w czasie deszczu nawalnego;
- Proponuje się realizację zbiorników ziemnych retencyjno-infiltracyjnych na terenach gdzie warunki gruntowo-wodne są korzystne (grunt przesiąkliwy, woda gruntowa nisko w stosunku do terenu) z odprowadzeniem wód do gruntu lub do istniejącego układu hydrograficznego (jeśli jest w pobliżu);
- Na terenach gdzie warunki gruntowo-wodne są niekorzystne dla infiltracji wód do gruntu proponuje się budowę zbiorników ziemnych szczelnych, wyłożonych folią z odpływem wody do istniejących w pobliżu rzek i cieków wodnych. Jeśli w pobliżu nie ma cieków wodnych i mokradeł konieczne jest przepompowanie części wód (obliczona wielkość odpływu ze zbiornika retencyjnego) poprzez pompownię na tereny gdzie grunt jest przesiąkliwy a woda gruntowa nisko lub do cieku wodnego;
- Odwodnienie odcinków trasy prowadzonej w bliskim sąsiedztwie ujęć wody pitnej dla ludności i ich stref ochronnych (Wesoła, Sulejówek) proponuje się wykonać kanałami.

krytymi a ewentualne zbiorniki retencyjne muszą być realizowane jako szczelne (dno i ściany boczne).

W dalszych pracach projektowych mogą być konieczne (nawet istotne) zmiany w dotychczas planowanych rozwiązaniach technicznych drogi i obiektach polegające m.in. na przesunięciu (w stosunku do obecnych lokalizacji) miejsc ulokowania zbiorników retencyjnych. Zbiorniki retencyjne będą zatrzymywać nadmiar chwilowych odpływów wody kierowanych do cieków powierzchniowych. W przypadku gdy brak jest możliwości odprowadzenia tych wód do cieków, planuje się zbiorniki retencyjno-infiltracyjne.

Przybliżoną lokalizację zbiorników, która może ulec zmianie w czasie prac projektowych w związku z możliwościami zmian niwelety przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Lokalizacja zbiornika	Kilometraż	Strona drogi	Odbiornik wód odpływających ze zbiornika
1.	m. Ząbki	-0+800 - -0+700	prawa	grunt
2.	węzeł „Drewnica”	0+400 – 0+600	lewa	rz. Długa
3.	rejon m. Zielonka	1+200 – 1+400	prawa	grunt
4.	rejon m. Zielonka	3+500 – 3+700	prawa	rów Magenta
5.	rejon Mokry Ług (Zielonka)	5+400 – 5+600	lewa	rów Magenta
6.	rejon gm. Zielonka	6+400 – 6+600	prawa	rów z Poligonu
7.	Wesoła Grzybowa	11+200 – 11+400	prawa	grunt
8.	rejon Hipodromu	12+700 – 12+900	prawa	grunt
9.	Wesoła – Stara Miłosna	13+700 – 13+900	prawa	grunt
10.	Wesoła – Stara Miłosna	16+100 – 16+300	prawa	Kanał Wawerski
11.	Majdan	17+350 – 17+550	lewa	grunt

EKRANY AKUSTYCZNE

Długości ekranów akustycznych:

Wysokości ekranów akustycznych [m]	Długości ekranów akustycznych [m]
5	500
4	12 577
3	2 023
SUMA [km]	15,1

Lokalizacja ekranów akustycznych:

Strona południowa (prawa)			Strona północna (lewa)		
Pikietaż [km]	Wysokość [m]	Długość [m]	Pikietaż [km]	Wysokość [m]	Długość [m]
od - 2+000 do -1+300	4	700	od -2+200 do - 1+800	3	400

od -1+400 do -0+900	5	500	od -1+800 do -1+300	4	500
od -0+900 do 0+000	4	900	od -1+350 do 0+920	4	2270
od 4+650 do 5+800	4	1150	od 4+300 do 5+800	4	1500
od 9+450 do 10+000	4	550	od 11+300 do 12+500	4	1200
od 12+500 do 13+250	3	750	od 12+500 do 12+700	3	270 *
od 13+950 do 14+300	3	350	od 12+700 do 13+170	4	470
od 14+300 do 14+900	4	700*	od 13+860 do 14+110	3	250
od 14+900 do 15+520	4	700 *	od 14+110 do 14+950	4	885 *
od 15+500 do 16+550	4	1050	-	-	-

* długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach.

Ekran akustyczny oprócz odpowiedniej długości i wysokości, czyli odpowiedniego usytuowania w terenie względem źródła dźwięku i obserwatora, powinny posiadać odpowiednie parametry akustyczne: klasa pochłaniania dźwięku A4 zgodnie z PN – EN 1793 – 1:2001 „Drogowe urządzenia przeciwhałasowe, klasa izolacyjności – B3 zgodnie z PN-EN 1793-2:2001 „Drogowe urządzenia przeciwhałasowe”. Ekran winny być nieprzezroczyste. Dopuszcza się jednak zastosowanie ekranów przezroczystych na obiektach i w rejonie zjazdów o izolacyjności akustycznej właściwej $R_w=30$ [dB].

Przy projektowaniu ekranów przezroczystych - dla uniknięcia kolizji przez ptaki - należy przewidzieć zastosowanie ekranów z materiałów wyposażonych w znaczniki od strony zewnętrznej (np. pionowe taśmy o szerokości 2 cm umieszczone w odstępach, co 10 cm lub o szerokości 1 cm umieszczone w odstępach, co 5 cm) lub zapewnić umieszczenie na przezroczystych ekranach sylwetek ptaków drapieżnych.

ZIELEŃ

Na terenach leśnych zostanie zaprojektowana zieleń dogęszczająca o funkcji buforowej, osłonowej. Jej lokalizację określa poniższy kilometraż:

- 0+630 – 4+700;
- 5+500 – 10+200;
- 10+800 – 11+300;
- 11+500 – 11+800;
- 12+000 – 12+700,
- 13+000 – 14+200.

W węzłach i rozjazdach zaprojektować zieleń ozdobno-użytkową. Na terenach otwartych w sąsiedztwie zabudowań, stosować pasy zieleni osłonowo-izolacyjnej z nasadzeniami drzew i krzewów odpornych na zanieczyszczenia powietrza, gatunków odpowiednich do siedliska. Szerokość pasów zieleni – co najmniej 5 – 8 m w pasie drogowym.

PRZEJŚCIA DLA ZWIERZĄT

Proponowane przejścia dla zwierząt:

Lp.	Położenie w km	Wymiary [m x m]	Rodzaj przejścia (górne/dolne)
1	1+700	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
2	3+850	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
3	6+250	nie mniej niż 50 m	przejście górne
4	7+800	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
5	8+900	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
6	na istniejącej drodze nr 637, ul. Okuniewska – 9+500	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
7	9+450	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
8	11+100	nie mniej niż 50 m	przejście górne
9	16+800	małe 2 x 1	przejście dolne

Przejścia górne (wg powyższego zestawienia) należy zaprojektować o szerokości 50 m w najwęższym miejscu (odległość mierzona pomiędzy ogrodzeniem przejścia), pokrycie przejść – naturalne z pokrywą umożliwiającą wegetację roślin, grubość pokrywy glebowej – nie mniej niż 0,6 m. Przejścia powinny mieć wyodrębnioną strefę podejścia o nachyleniu do 16%, wyposażoną w ogrodzenia naprowadzające. Strefę podejścia, przejście należy zagospodarować zielenią, w tym krzewami – stosować gatunki występujące naturalnie na terenie sąsiadującym, uwzględnić gatunki owocujące w celu podniesienia atrakcyjności przejścia dla zwierząt. Na przejściu zainstalować ekrany osłaniające przed oświetleniem (drewniane o wysokości 2,0 m). Ogrodzenie przejścia (łącznie z podejściem) powinno być połączone z ogrodzeniem drogi. Strefa przejścia dolnego (przejścia średnie i duże) powinna być odpowiednio urządzona tak, aby stwarzała możliwość bezpiecznego ukrycia się przechodzących zwierząt, tzn. zachować naturalne, ziemne podłoże – urządzić je zielenią, na wlotach przejść średnich ustawić przeszkody (np. kamienie, pnie drzew), uniemożliwiające ruch pojazdów samochodowych. Nie należy stosować sztucznego pokrycia terenu przejścia, w tym umieszczania tłuczni. Podejście do przejścia zagospodarować zielenią.

W miejscach wzmożonej migracji płazów to jest w km:

- 2+500 – 2+750 – węzeł Zielonka,
- 6+650 – 7+000 – okolice: węzeł Poligon,
- 7+200 – 7+600 – okolice: węzeł Poligon,
- 7+850 – 8+200 – Bagno Kozie

zaprojektowane zostały przejścia dla płazów o wymiarach: min. szerokość – 1,5 m, wysokość 1,0 m. Przejścia rozmieszczone zostaną w odległościach maks. co 100 m.

Rejon migracji płazów będzie odpowiednio wygradzony w km:

- 2+400 – 2+850
- 6+550 – 7+100
- 7+100 – 7+700
- 7+750 – 8+300

i powinien mieć oczka gęstsze w części dolnej (na wysokość 60 cm od terenu i wkopane w ziemię), należy zastosować płotki naprowadzające zwierzęta pomiędzy ogrodzeniem i przejściem

OGRODZENIE

Ogrodzenie - tereny leśne – wysokość ogrodzenia – 2,0 m – pikietaż:

- 0+630 – 4+700
- 5+500 – 10+200
- 10+800 – 11+300
- 11+500 – 11+800
- 12+000 – 12+700
- 13+000 – 14+200.



→ w druku pod 25 m

WOJEWODA MAZOWIECKI

Jacek Sasin

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Radca Prawny

Barbara Lubach





GENERALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA

Michał Kielszka

DOOŚidk – 027/6D/8489/132/08/09/mm/ŁK-14

*2 P+PZ1+P4
punkt o warunkach
pob. sprawa*

DECYZJA

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego – dalej Kpa, art. 46 ust. 1 pkt 1 i art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska – dalej Poś, po rozpatrzeniu odwołań: Iwony i Jana Łapińskich, Anny i Tomasza Doboszów, Marii i Zygmunta Doboszów, Marty Dobosz, Barbary Trębickiej, Ryszarda Podgórskiego, Sabiny Łętowskiej, Zofii Ratyńskiej, Stanisława Łapińskiego i Jolanty Żarskiej-Suleckiej od decyzji Wojewody Mazowieckiego z dnia 19 października 2007 r., znak: WŚR.I.SM,EM/6613/1/80/05, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”

- utrzymuję w mocy ww. decyzję

UZASADNIENIE

W dniu 19 października 2007 r. Wojewoda Mazowiecki, działając na wniosek inwestora, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie, wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (dalej WOW) na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”.

Strony wymienione w sentencji wniosły o uchylene ww. decyzji oraz uchylene rygoru jej natychmiastowej wykonalności, wysuwając poniżej przedstawiane zarzuty. Zdaniem stron:

1. Decyzja Wojewody Mazowieckiego jest bezpodstawna, nie ma odpowiedniego umocowania prawnego, powołuje się na nieprawomocne postanowienie Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz nieumocowane prawnie postanowienie Ministra Rozwoju Regionalnego. Ponadto strony zarzucają rażące naruszenie art. 6 oraz 7 Kpa poprzez oparcie się na postanowieniach wydanych z rażącym naruszeniem prawa, co jest istotnym naruszeniem zasady praworządności;
2. Decyzja nie uwzględnia wniosków i protestów o braku zgodności budowanej drogi z definicją obwodnicy;
3. Decyzja nie uwzględnia wniosków o nadrzędności ochrony zasobów czwartorzędowych wód pitnych zbiornika GZWP nr 222 nad proponowanymi rozwiązaniami transportowymi. Decyzja oraz postanowienia uzgadniające nie odnoszą się do skali degradacji GZWP na etapie budowy drogi. Budowa tunelu dostarczy zanieczyszczeń wyprowadzanych na powierzchnię terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Informacje dotyczące tunelu nie precyzują rodzaju tunelu i jego położenia względem warstw wodonośnych. W decyzji pominięto informację o koniecznych badaniach hydrogeologicznych wymaganych prawem polskim oraz ramowej dyrektywy wodnej i ramowej dyrektywy wodnej wód podziemnych. Jednocześnie skarżący wskazują na naruszenie art. 6 ust. 2 ustawy Prawo ochrony środowiska poprzez nieuwzględnienie zasady przezroczności w kontekście zagrożeń dla GZWP nr 222;
4. Całkowicie pominięta kwestia zanieczyszczenia powietrza – w decyzji brak jakiegokolwiek odniesienia do tematu zanieczyszczeń powietrza, działań w zakresie ochrony powietrza i mikroklimatu obszaru sąsiadującego z uzgodnionym wariantem WOW;
5. Decyzja nie uwzględnia licznych wniosków mieszkańców i organizacji społecznych informujących o zagrożeniach związanych z ponadnormatywnym wzrostem zanieczyszczeń w aglomeracji warszawskiej związanych z wprowadzeniem ruchu z kilku autostrad do wnętrza aglomeracji warszawskiej;
6. Decyzja jest niezgodna z proponowanym programem działań naprawczych (Program Ochrony Powietrza-POP) w aglomeracji warszawskiej. Wyprowadzenie ruchu drogowego na planowane obwodnice, w tym na celowo pominiętą w proponowanych rozwiązaniach projektu POP obwodnicę ekspresową, spowoduje znaczny wzrost stężeń pyłu i dwutlenku azotu ze źródeł liniowych w otoczeniu tych obwodnic. W efekcie ogólna emisja pyłu i dwutlenku azotu w mieście nie spadnie, ale wysokie stężenia tych związków mogące

- prowadzić do przekroczenia norm, rozprzestrzenia się na większy obszar miasta i będą dotyczyły większej liczby mieszkańców;
7. Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach powinna być oparta na rzetelnej analizie danych dotyczących kumulacji zanieczyszczeń powietrza na obszarze oddziaływania WOW, a w szczególności wynikających z sąsiedztwa WOW i Traktu Brzeskiego. Danych takich brak we wszystkich opracowaniach będących podstawą wydania decyzji przez Wojewodę Mazowieckiego. Została więc ona wydana bez faktycznej wiedzy organu wydającego decyzję o realnym wpływie zanieczyszczenia powietrza na środowisko;
 8. Wydający decyzję powinien wskazać na konieczność uzupełnienia tych danych i dopiero na ich podstawie, w treści decyzji, wskazać możliwe sposoby ograniczenia emisji zanieczyszczeń powietrza lub, wobec braku możliwości ich skutecznej minimalizacji, odmówić ustalenia warunków środowiskowych inwestycji, co nie zostało dopełnione;
 9. Odwołujący się podnoszą zarzut braku zapisów w decyzji dotyczących dróg rowerowych i rozwiązań właściwych dla obwodnic miejskich. Trasa WOW w wariantcie WIIIA niszczy istniejące w dzielnicy Wesoła ścieżki rowerowe, szlaki turystyczne, konne i piesze oraz inne atuty miejscowości o charakterze rekreacyjno – uzdrowiskowym, nie wnosząc rozwiązań charakterystycznych dla transportu miejskiego, które powinna wprowadzać obwodnica miejska;
 10. Decyzja nie wskazuje, że w projekcie budowlanym należy uwzględnić przebieg drogi rowerowej wzdłuż Trasy WOW na całej długości, zgodnie z postanowieniami koncepcji ogólnomiejskiego systemu dróg rowerowych w Warszawie, przyjętej uchwałą Nr 127/CXLIV/97 Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 15 kwietnia 1997 r. oraz Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy, przewidujących drogę dla rowerów przy Trasie Armii Krajowej (Trasie AK) oraz na moście Grota Roweckiego. Decyzja powinna uwzględniać ten postulat, gdyż WOW w obecnym kształcie, proponowanym przez GDDKiA jako obwodnica wewnątrzmijska, jest przedłużeniem Trasy AK i powinna spełniać te same standardy, które zostały zatwierdzone przy budowie Trasy AK. Drogi rowerowe powinny być uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jako elementy do wpisania do projektu budowlanego;
 11. Strony zarzucają brak danych o przepustowości ruchu węzła w Wesołej oraz sposobu zabezpieczeń przed hałasem i spalinami dróg dojazdowych do węzła. W decyzji środowiskowej brak informacji o oddziaływaniu węzła w Wesołej na środowisko zarówno w czasie budowy jak i eksploatacji trasy ekspresowej. Decyzja została wydana bez faktycznej wiedzy o wpływie trasy na środowisko, której raport nie zawierał z uwagi na brak kluczowych danych dotyczących inwestycji (dane dotyczące przepustowości łącznic z podaniem liczby

pasów ruchu). Wojewoda powinien wskazać na konieczność uzupełnienia charakterystyki inwestycji i raportu o wspomniane dane;

12. Nie dokonano właściwej analizy wszystkich możliwych wariantów. Nie dokonano analizy wariantu polegającego na zaniechaniu budowy nowej drogi przy równoczesnej właściwej modernizacji dróg istniejących i odpowiednio uwzględnionej roli budowanej obwodnicy miejskiej, rozbudowie Trasy Siekierkowskiej, planów zabudowania Trasy Olszynki Grochowskiej, funkcji zmodernizowanej ulicy Żołnierskiej, roli Traktu Brzeskiego po uwzględnieniu realizowanej obecnie modernizacji, możliwości rozbudowy i modernizacji ulicy Okuniewskiej, łączącej Okuniew, Sulejówek, Wesołą i Rembertów z centrum Pragi. W treści decyzji oraz uzgodnieniach nie dokonano koniecznej analizy możliwości wzmocnienia dróg dojazdowych do centrum. Ponadto zarzucono, że Inwestor nie przedstawił aktualnych badań natężenia ruchu w miejscowościach Marki i Zakrętu. To punkty na obrzeżach Warszawy o złym skomunikowaniu z Centrum. WOW, łącząc Marki z Zakrętem, odnosi się jedynie do problemu tranzytu. Planowane „pseudo połączenie” ruchu lokalnego i tranzytowego jest sprzeczne z założeniem unijnych ustaleń o zapewnieniu płynności ruchu tranzytowego. Szczególnie w węzłach będą powstawać korki. Decyzja w uzasadnieniu podtrzymuje nieprawidłowe wnioski przedstawione przez GDDKiA w tzw. „Analizie wariantu 0”, pomimo, że sprawa opublikowania wniosków niezgodnych z analizą dokumentacji wariantu „0” była niejednokrotnie podnoszona przez niezależnych ekspertów i mieszkańców. Decyzja nie odnosi się do proekologicznego wariantu zastąpienia trasy ekspresowej obwodnicą o klasie ruchu przyspieszonego, opartego o plany budowy dróg wojewódzkich i budowy obejścia autostradowego Warszawy, zwłaszcza, że taki projekt został zgłoszony w czasie trwających konsultacji społecznych. Zwrócono uwagę, że trasa ekspresowa WOW źle rozwiązuje problemy obsługi terenów przyległych i podmiejskich. W związku z powyższymi zarzutami decyzja jest niezgodna z treścią art. 5 (3) Dyrektywy 85/337/EWG;
13. Decyzja całkowicie pomija działania ochronne i zabezpieczenia przed wpływem WOW na zdrowie ludzi, który spowodowany jest nieodwracalną i postępującą degradacją środowiska naturalnego;
14. Strony wnoszą, iż realizacja inwestycji jest sprzeczna z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i studium uwarunkowań i kierunków przestrzennego miasta stołecznego Warszawy w zakresie utrzymania i rozwoju terenów zielonych. Naruszenie art. 56 ust. 1 ustawy Prawo ochrony środowiska polegające na sprzeczności rozstrzygnięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego;

15. Brak w decyzji odniesienia do skutków utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania i ich wpływu na rozwój dzielnicy Wesoła na tle dotychczasowej, strategicznej roli dzielnicy Wesoła w utrzymaniu systemu przyrodniczego Warszawy;
16. Odwołujący się wskazują na naruszenie art. 56 ust. 2 pkt 2 i 3 oraz ust. 4 pkt 1 ustawy Poś, - nie określono należycie rozwiązań ograniczających uciążliwości dla terenów sąsiednich, w niewystarczający sposób określono obowiązki dotyczące zapobiegania i ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Rozstrzygnięcie dotyczące tych kwestii nie jest wystarczające. Decyzja w niedostatecznym stopniu uwzględnia zagrożenia inwestycji dla środowiska przyrodniczego i społecznego;
17. Rażąco naruszenie art. 107 § 1 i 3 Kpa oraz art. 56 ust. 8 ustawy Poś polegające na nieustosunkowaniu się w uzasadnieniu decyzji do wniosków zgłoszonych przez strony postępowania, dotyczących faktów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy;
18. Naruszenie art. 7 Kpa poprzez niedokładne wyjaśnienie stanu faktycznego oraz brak uwzględnienia w postępowaniu interesu społecznego;
19. Brak powiadomienia mieszkańców terenów sąsiadujących z WOW o grożącym im przekroczeniu norm zanieczyszczeń powietrza (danę na temat kumulacji zanieczyszczeń w rejonie istniejącej i projektowanej trasy nie zostały nigdzie opublikowane i podane do wiadomości osób zainteresowanych, co pozostaje w sprzeczności z Dyrektywą 85/337/EWG);
20. Opisy wariantów WIIIA i W3 oraz uzasadnienie wyboru wariantu WIIIA zawiera wiele stwierdzeń tendencyjnych i nieprawdziwych argumentów;
21. Strony skarżą się na naruszenie art. 46 ust. 1a ustawy Poś, uważając, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach powinna być wydana dla całego przedsięwzięcia określanego jako „Ekspresowa Obwodnica Warszawy”.

Po przeanalizowaniu materiału dowodowego stwierdzono, co następuje.

Biorąc pod uwagę zapis art. 153 ust. 1 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), dotyczący spraw wszczętych przed dniem wejścia w życie wyżej wymienionej ustawy i niezakończonych decyzją ostateczną, sprawę rozpatrzono w oparciu o przepisy dotyczące ocen oddziaływania na środowisko, wynikające z ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, ze zm.), z tym, że dotychczasowe kompetencje ministra właściwego do spraw środowiska przejął Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska.

Ad. 1

Nie można zgodzić się, że decyzja jest wydana bez umocowania prawnego. Decyzja została wydana na podstawie art. 104, art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego oraz art. 46 ust. 1 pkt 1 i art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska. Nie można również uznać zarzutu skarżących, iż decyzja została wydana w oparciu o nieprawomocne postanowienia, które zostały wydane z rażącym naruszeniem prawa. Organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji związany jest rozstrzygnięciem organów uzgadniających, jednakże nie posiada kompetencji do oceny, czy postanowienia te dotknięte są wadą nieważności. Ponadto zauważyć należy, iż bez znaczenia pozostaje to, czy decyzja została wydana w oparciu o nieostateczne postanowienia (przez skarżących błędnie określane jako nieprawomocne), gdyż zgodnie z art. 143 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego, wniesienie zażalenia nie wstrzymuje wykonania postanowienia, co de facto oznacza, że postanowienie jest wykonalne od dnia jego wydania.

Ad. 2

Odnosząc się do zarzutu o nie uwzględnieniu w decyzji Wojewody Mazowieckiego wniosków o braku zgodności trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy z definicją obwodnicy, należy zauważyć, że zgodnie z założonymi celami budowy WOW, wskazanymi przez inwestora w raporcie o oddziaływaniu na środowisko, a wynikającymi z koncepcji rozwoju systemu komunikacyjnego Warszawy i całej aglomeracji warszawskiej, planowana obwodnica ma pełnić m.in. takie funkcje jak: bezkolizyjny przejazd w ruchu tranzytowym w kierunku północ – południe oraz stworzenie nowoczesnego systemu komunikacji w obrębie miejscowości podwarszawskich włącznie z szybkim połączeniem drogowym z Warszawą.

Podnoszone zarzuty, że projektowana WOW może nie spełniać warunków słownikowej definicji terminu „obwodnica” nie jest istotna w kontekście możliwego zrealizowania przyjętych celów przez przedmiotową inwestycję, o których przesądza jej lokalizacja oraz techniczne założenia budowlane, a nie przyjęta terminologia. Z tego względu, zarzuty podnoszone w tym zakresie należy uznać za niezasadne.

Ad. 3

Odwołujący się zarzucili, że decyzja Wojewody Mazowieckiego oraz postanowienia uzgadniające nie odnoszą się do skali degradacji zbiornika GZWP nr 222 na etapie budowy drogi. Ponadto zarzucono, że pominięto informację o koniecznych badaniach hydrogeologicznych wymaganych prawem polskim oraz ramowej dyrektywy wodnej i ramowej dyrektywy wodnej wód

podziemnych. Strony wskazały, że informacje dotyczące tunelu nie precyzują rodzaju tunelu i jego położenia względem warstw wodonośnych terenu. Natomiast budowa tunelu ich zdaniem dostarczy zanieczyszczeń wyprowadzanych na powierzchnię terenu w bezpośrednim sąsiedztwie drogi. Zarzucono również, że zabezpieczenia dotyczące ujmowania zanieczyszczeń z drogi i rowów odpływających obejmują jedynie 20% całości istniejących zanieczyszczeń komunikacyjnych, które w zależności od róży wiatrów mogą przemieszczać się na znaczne odległości.

Odnosząc się do powyższego zarzutu, podkreślić należy, iż skarżący nie ustosunkowali się w jaki sposób postanowienie uzgadniające Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 10 lipca 2007 r. oraz decyzja Wojewody Mazowieckiego narusza przepisy prawa polskiego i wspólnotowego w zakresie wód podziemnych. W dokumentacji przedłożonej wraz z wnioskiem znajdują się informacje dotyczące wód podziemnych w obrębie rozważanych wariantów Wschodniej Obwodnicy Warszawy oraz możliwe oddziaływania na stosunki wodne. Planowana droga, między węzłami „Rembertów i „Lubelska”, zlokalizowana jest na terenie Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 222, zwanego Doliną Środkowej Wisły, który ma strategiczne znaczenie dla całego Mazowsza. Wody podziemne w osadach czwartorzędu występują w śródglinowych piaskach fluwioglacjalnych w postaci odrębnych warstw wodonośnych i soczewek. Odpływ podziemny tego poziomu odbywa się w kierunku zachodnim, do regionalnej bazy drenażu – doliny Wisły. Poziom ten nie jest w pełni izolowany od wpływów z powierzchni terenu, z uwagi na występowanie okien hydrogeologicznych w obrębie warstw gлин zwałowych. W otoczeniu trasy obwodnicy na odcinku od węzła „Rembertów” do węzła „Zakręt” zlokalizowanych jest 7 ujęć głębinowych wody podziemnej z warstw czwartorzędowych w Wesołej oraz jedno w Sulejówku. Głębokości studni wahają się od 21 do 53 m p.p.t. Mając powyższe na uwadze, jak również działając zgodnie z zasadą przyczynowości, w celu ochrony jakości istniejących ujęć wody zobowiązano inwestora do zaprojektowania i wykonania systemu kanalizacyjnego służącego do zbierania wód opadowych z drogi wraz ze zbiornikami retencyjnymi wyposażonymi w zamknięcia odpływów na wypadek awarii. Ponadto z raportu o oddziaływaniu na środowisko wynika, iż realizacja inwestycji nie stanowi bezpośredniego zagrożenia dla zasadniczego poziomu wód podziemnych, pod warunkiem skutecznego ujmowania wód opadowych z nawierzchni i ich oczyszczania przed wprowadzeniem do odbiornika.

W kwestii konieczności wykonania badań hydrogeologicznych, wyjaśnić należy, iż nie istnieje podstawa prawna nakładająca na inwestora konieczności wykonania dokumentacji hydrogeologicznej przed uzyskaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Zgodnie z art. 42 ust. 1 pkt 2 lit. c ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. - Prawo geologiczne i górnicze (tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 228, poz. 1947 z późn. zm.) projektowanie

odwodnień budowlanych otworami wiertniczymi wymaga wykonania badań hydrogeologicznych na etapie sporządzania dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, która jest kluczowa dla projektu budowlanego. Dodatkowo należy zauważyć, że organ na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie musi mieć szczegółowych informacji technicznych dotyczących prowadzenia robót budowlanych z zakresu odwodnień oraz dotyczących poprowadzenia drogi w tunelu. Ponadto, podkreślenia wymaga fakt istnienia obecnie technologii prowadzenia robót budowlanych ograniczających potrzebę wykonania obniżenia zwierciadła wód podziemnych. Mimo tego w decyzji zawarto warunek wykonania monitoringu położenia zwierciadła wód podziemnych w przypadku realizowania odwodnień budowlanych w rejonie węzła „Zielonka” (pkt II6).

W związku z powyższym, ww. zarzuty należy uznać za bezzasadne.

Ad. 4, 5, 6, 7, 8

Odwołujący wnieśli szereg zarzutów dotyczących niewłaściwej analizy oddziaływania przedsięwzięcia na stan powietrza i związanych z tym uchybień przy wydawaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanej drogi.

Strony twierdzą, że głównym zagrożeniem dla zdrowia i życia mieszkańców terenów sąsiadujących z planowaną drogą będzie zanieczyszczenie powietrza. Zarzucają również, że kwestia zanieczyszczenia powietrza została całkowicie pominięta – w decyzji brak jakiegokolwiek odniesienia do tematu zanieczyszczeń powietrza, działań w zakresie ochrony powietrza i mikroklimatu obszaru sąsiadującego z uzgodnionym wariantem WOW, a w swych odwołaniach wysuwają szereg szczegółowych przesłanek na potwierdzenie postawionych tez.

Odnosząc się szczegółowo do zarzutów stron, w pierwszej kolejności należy wskazać, że w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w punkcie II. 10 – 12 zawarte zostały warunki dotyczące ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich związanych z zanieczyszczeniem powietrza na etapie budowy drogi.

Nie można także zgodzić się z zarzutem, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach została wydana bez faktycznej wiedzy o realnym wpływie zanieczyszczenia powietrza na środowisko, gdyż zdaniem Stron nie została oparta na rzetelnej analizie danych dotyczących kumulacji zanieczyszczeń powietrza na obszarze oddziaływania WOW. Jak wynika z akt sprawy Wojewoda Mazowiecki pismem z dnia 2 lutego 2006 r., znak: WŚR.I.AZ/6613/1/80/05, wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu na środowisko o dodatkowe analizy w zakresie ochrony powietrza. O kolejne wyjaśnienia w tym zakresie wystąpiono pismem z dnia 6 października 2006 r., znak: WŚR.AZ/6613/1/80/05/06. W lipcu 2006 r. inwestor przedłożył uzupełnienie dokumentacji w postaci aneksu do raportu (Aneks – ochrona powietrza), natomiast

w październiku 2006 r. przygotowano uzupełnienie do aneksu. Z danych i informacji zamieszczonych w raporcie, a przede wszystkim w ww. uzupełnieniach do raportu wynika, że w obliczeniach wykonanych na potrzeby oceny uwzględniono m.in. aktualny stan zanieczyszczenia powietrza dla projektowanej obwodnicy – tzw. tło, określone przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Warszawie oraz prognozowane emisje zanieczyszczeń z poszczególnych odcinków drogi, obliczone na podstawie prognozowanego natężenia ruchu pojazdów i wskaźników emisji poszczególnych substancji.

W raporcie (uzupełnionym o aneks i kolejne wyjaśnienia) przedstawiono oddziaływanie przedmiotowego przedsięwzięcia ze względu na emisję substancji do powietrza posługując się obliczeniami poziomów substancji w powietrzu. Obliczenia zostały wykonane przy pewnych założeniach co do wielkości i czasu emisji, które w istotny sposób rzutują na uzyskane wartości stężeń substancji w powietrzu. Jak wynika z raportu, eksploatacja drogi związana z ruchem pojazdów nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania. Wyniki obliczeń wskazują na dotrzymanie norm określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2003 r. Nr 1, poz. 12) i aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47, poz. 281).

Strony podnoszą również, że decyzja jest niezgodna z proponowanym programem działań naprawczych POP w aglomeracji warszawskiej. W świetle powyższego zarzutu należy wskazać, że program ten został przyjęty rozporządzeniem Nr 67 Wojewody Mazowieckiego z dnia 24 grudnia 2007 r. w sprawie określenia programu ochrony powietrza dla strefy aglomeracji warszawskiej (Dz. Woj. Nr 269, poz. 9320) i wszedł w życie z dniem 15 stycznia 2008 r., zatem w momencie wydawania decyzji rozporządzenie jeszcze nie obowiązywało. Tak więc, po wnikliwej analizie dokumentacji, zarzuty Stron odnoszące się do ochrony powietrza należy uznać za niezasadne.

Ad. 9, 10

Strony podniosły zarzut, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie wskazuje w założeniach do projektu budowlanego przebiegu dróg rowerowych wzdłuż trasy Wschodniej Obwodnicy na całej długości, zgodnie z postanowieniami koncepcji ogólnomiejskiego systemu dróg rowerowych w Warszawie, przyjętej uchwałą Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 15 kwietnia 1997 r. oraz Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy. Wskazano także, że WOW w obecnym kształcie, proponowanym przez GDDKiA jako obwodnica wewnątrzmijska, jest przedłużeniem Trasy AK i powinna spełniać te same standardy, które zostały zatwierdzone przy budowie Trasy AK.

Odnosząc się do powyższych tez należy zauważyć, że realizacja ścieżek rowerowych nie wchodzi w zakres planowanego przedsięwzięcia, dlatego kwestia ta nie może być przedmiotem skutecznie sformułowanego zarzutu pod adresem zaskarżonej decyzji (por. też wyrok WSA z dnia 2 sierpnia 2007 r., IVSA/Wa840/07). Nie można również zgodzić się z twierdzeniem, że drogi rowerowe mają znaczenie dla ograniczenia uciążliwości drogi dla terenów sąsiednich, czy też ograniczenia wpływu przedsięwzięcia na środowisko, gdyż nie są urządzeniami ochrony środowiska.

Ponadto należy podkreślić, że studium uwarunkowań nie wiąże inwestora, gdyż stanowi jedynie akt kierownictwa wewnętrznego i nie jest źródłem praw czy obowiązków dla podmiotów spoza struktury gminy (por. też wyrok NSA z 21 listopada 2000 r., sygn. II SA2437/99, LEX 55333). Studium nie jest aktem prawa miejscowego.

Bezasadny jest również argument, że WOW powinna spełniać te same standardy co Trasa AK, która jest odrębnym przedsięwzięciem.

Powyższe zarzuty należy zatem uznać za chybione.

Ad. 11

Strony zarzuciły brak danych o przepustowości ruchu węzła w Wesolej oraz sposobu zabezpieczeń przed hałasem i spalinami z dróg dojazdowych do węzła. Ponadto podniesiono zarzut, że w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zabrakło informacji o oddziaływaniu węzła w Wesolej zarówno w czasie budowy jak i eksploatacji trasy. Zdaniem stron dane dotyczące przepustowości łącznic – dróg dojazdowych z podaniem liczby pasów ruchu, są danymi kluczowymi, bez których ocena wpływu oddziaływania trasy na środowisko nie jest możliwa. W związku z tym ich zdaniem decyzja została wydana bez faktycznej wiedzy wydającego o wpływie trasy na środowisko, której raport nie zawiera z uwagi na brak kluczowych danych dotyczących inwestycji. Zdaniem stron Wojewoda Mazowiecki powinien wskazać na konieczność uzupełnienia charakterystyki inwestycji i raportu o wspomniane dane.

Odnosząc się do zarzutu braku danych o przepustowości ruchu węzła w Wesolej oraz braku zabezpieczeń przed hałasem i spalinami z dróg dojazdowych do węzła, należy zauważyć, że w raporcie o oddziaływaniu na środowisko dla każdego z wariantów podzielonego, na odcinki międzywęzłowe, określono prognozę ruchu dla roku 2025, a dane te były podstawą do dalszych analiz oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Z przedstawionych informacji wynika, że w wariantcie WIIIA od węzła „Rembertów” do węzła Wesoła” przewiduje się natężenia ruchu 67200 poj./dobę, a na odcinku od węzła „Wesoła” do węzła „Zakręt” - 60600 poj./dobę. Zatem nie można się zgodzić z zarzutem, że w raporcie brak danych o przepustowości węzła w Wesolej.

przeprowadzić musiał inwestor – GDDKiA, który jest podmiotem publicznym odpowiedzialnym za budowę i utrzymanie dróg krajowych, przed podjęciem decyzji o budowie drogi. Rozważenie zarzutu braku analizy możliwości wzmocnienia dróg dojazdowych do centrum wykraczałoby poza przedmiot postępowania związanego z wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. 13

Strony podnoszą zarzut, że decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach ogranicza się jedynie do przyjęcia dyskusyjnych zabezpieczeń przed hałasem (ekrany, tunel), natomiast pomija wpływ WOW na zdrowie ludzi spowodowany nieodwracalną i postępującą degradacją środowiska naturalnego. Degradacja spowoduje zmianę dzielnicy Warszawa – Wesoła w przemysłowe zaplecze stolicy, niezgodną z naturalnymi predyspozycjami i uwarunkowaniami rozwoju regionalnego dzielnicy Warszawa – Wesoła, planami zagospodarowania przestrzennego, dotychczasowymi działaniami i aktami prawnymi miasta i dzielnicy Wesoła.

Odnosząc się do zarzutu pominięcia działań ochronnych i zabezpieczenia przed wpływem WOW na zdrowie ludzi należy zauważyć, że w trakcie postępowania warunki realizacji przedsięwzięcia zostały uzgodnione w trybie art. 48 ust. 2 pkt 2 ustawy Prawo ochrony środowiska z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie, organem odpowiedzialnym za ochronę zdrowia. Organ ten dokonuje uzgodnienia oceniając warunki higieny środowiska, które powstają w wyniku realizacji zamierzonej inwestycji, mając na względzie ochronę zdrowia ludzkiego przed niekorzystnym wpływem szkodliwości i uciążliwości środowiskowych. Dla zminimalizowania oddziaływania WOW w decyzji nałożono szereg środków służących zabezpieczeniu środowiska, warunków życia ludzi oraz zachowania równowagi przyrodniczej, koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym drogi. Warunki te zostały uwzględnione w treści decyzji w pkt II, III. Dla zmniejszenia oddziaływań akustycznych przewidziano m.in. zastosowanie ekranów akustycznych, a na odcinku przejścia drogi przez najbardziej zabudowany obszar dzielnicy Wesoła inwestor został zobowiązany do zaprojektowania i wybudowania tunelu, co ma na celu ograniczenie uciążliwości akustycznych.

Dodatkowo należy zauważyć, że z analiz dotyczących ochrony powietrza wynika, że eksploatacja drogi związana z ruchem pojazdów nie będzie powodowała ponadnormatywnego oddziaływania.

W świetle powyższego, zarzuty w zakresie braku działań ochronnych i zabezpieczenia przed wpływem WOW na zdrowie ludzi należy uznać za niezasadne i niemogące rzutować na treść rozstrzygnięcia w sprawie.

Odnosząc się do kwestii ochrony powietrza należy przypomnieć, że analizy przedstawione w raporcie wskazują, iż dotrzymane będą normy określone w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 5 grudnia 2002 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2003 r. Nr 1, poz. 12) i aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 3 marca 2008 r. w sprawie poziomów substancji w powietrzu (Dz. U. Nr 47, poz. 281).

Odnosząc się do kwestii hałasu należy zauważyć, że w decyzji Wojewody Mazowieckiego w pkt III.3 wskazano budowę ekranu o długości 270 m na odcinku od km 12+500 do 12+700 (długość ekranu razem z ekranami ustawionymi na zjazdach). Lokalizacja ekranów została przedstawiona na rys. 8-2 (tom II raportu). Ponadto w decyzji nakazano wykonanie analizy porealizacyjnej, w ramach której dokonane zostanie porównanie ustaleń zawartych w raporcie i w decyzji z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia i działaniami podjętymi w celu jego ograniczenia. Analiza porealizacyjna będzie podstawą do nałożenia dodatkowych zabezpieczeń akustycznych, bądź w przypadku braku technicznej możliwości utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania.

Ad. 12

Strony w odwołaniach podnoszą, że nie dokonano analizy wszystkich możliwych wariantów. Ponadto zarzucono, że Inwestor nie przedstawił aktualnych badań natężenia ruchu w miejscowościach Marki i Zakręt. W szczególności, odwołujący twierdzą, iż decyzja Wojewody Mazowieckiego nie odnosi się do proekologicznego wariantu zastąpienia trasy ekspresowej obwodnicą o klasie ruchu przyspieszonego, opartego o plany budowy dróg wojewódzkich i budowy obejścia autostradowego Warszawy. Tym samym wg stron decyzja jest niezgodna z treścią art. 5 (3) Dyrektywy 85/337/EWG.

Odnosząc się do powyższych zarzutów należy zauważyć, że analizą w zakresie wariantu „0” objęto obszar w granicach tzw. „Dużej Obwodnicy Warszawy” w ciągu dróg krajowych Nr 50 i 62 (Wyszogród – Serock – Wyszaków – Łochów, Mińsk Mazowiecki – Góra Kalwaria – Grójec – Wyszogród). Podstawą do analiz były wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu wykonanego w 2005 r. Na potrzeby określenia skutków środowiskowych wariantu „0” (w 2 scenariuszach) w porównaniu z docelowym wariantem inwestycyjnym rozwoju dróg krajowych prognozy ruchu dobowego opracowano na horyzont czasowy roku 2025. Scenariusze, które rozpatrywane były w ramach wariantu „0”, uwzględniały m.in. budowę bądź przebudowę tylko tych dróg w całym węźle, których realizacja została już przesądzona.

Nie jest zadaniem organu wydającego decyzję analiza najlepszych rozwiązań komunikacyjnych dla Warszawy, czy też obszaru okołowarszawskiego. Taką analizę

środowiskowych uwarunkowaniach z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko. Uznać należy zatem, iż Wojewoda Mazowiecki wypełnił, w zakresie przyznanych mu kompetencji, swoje obowiązki w odniesieniu do problematyki obszaru ograniczonego użytkowania wynikające z ustawy Poś. Dodatkowo należy zauważyć, że utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania będzie odbywało się w trybie innej procedury administracyjnej.

Zatem zarzut dotyczący obszaru ograniczonego użytkowania należy uznać za niezasadny.

Ad. 16

W kwestii naruszenia art. 56 ust. 2 pkt 2 i 3 oraz art. 56 ust. 4 pkt 1 ustawy Poś, poprzez nienależyte określenie rozwiązań ograniczających uciążliwości dla terenów sąsiednich i określenie w niewystarczający obowiązków dotyczących zapobiegania i ograniczenia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wskazać trzeba, iż odniesiono się już do zarzutów podnoszonych w tej kwestii przez skarżących w uzasadnieniu niniejszego rozstrzygnięcia:

- do zarzutu dotyczącego pominięcia kwestii zanieczyszczenia powietrza odniesiono się już w punkcie 4 niniejszej decyzji;
- do zarzutu braku określenia sposobu zabezpieczeń przed hałasem i spalinami węzła w Wesolej oraz dróg dojazdowych do tego węzła odniesiono się w punkcie 11 niniejszej decyzji;
- do zarzutu ochrony wód podziemnych – GZWP nr 222 odniesiono się w punkcie 3 niniejszej decyzji. Do zarzutu braku wskazania w decyzji przebiegu dróg rowerowych wzdłuż trasy WOW na całej długości zgodnie z postanowieniami koncepcji ogólnomiejskiego systemu dróg rowerowych w Warszawie, przyjętej uchwałą zarządu m.st. Warszawy z dnia 15 kwietnia 1997 r. oraz studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy odniesiono się w punkcie 10 niniejszej decyzji;
- do zarzutu braku dostosowania się do skutków utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania odniesiono się w punkcie 15 niniejszej decyzji.

Ad. 17

Zarzuty dotyczące naruszenia art. 107§ 1 i 3 Kpa oraz art. 56 ust. 8 ustawy Poś polegające na nieustosunkowaniu się w uzasadnieniu decyzji do wniosków zgłoszonych przez strony postępowania, dotyczących faktów istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy należy uznać za bezpodstawne.

Ad. 14

Rozpatrując zarzut niezgodności wydanego rozstrzygnięcia z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego należy wyjaśnić, że zgodnie z art. 56 ust. 1 ustawy Poś, właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia po stwierdzeniu zgodności lokalizacji z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, przy czym wymóg ten nie znajduje zastosowania w odniesieniu do dróg krajowych (ust. 1a ww. artykułu). Zgodnie zaś z art. 10 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721 ze zm.) w sprawach dotyczących lokalizacji dróg przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się. Wyłączenie stosowania ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oznacza zatem, że wszelkie zasady wynikające z tej ustawy nie mają zastosowania do spraw z zakresu dotyczącego lokalizacji dróg. Przepis ten należy traktować jako przepis szczególnie w odniesieniu do przepisów Prawa ochrony środowiska. Zatem Wojewoda Mazowiecki wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach nie musiał analizować jej zgodności z ustaleniami obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

W konsekwencji zarzut rażącego naruszenia prawa (art. 56 ust. 1 Poś) polegający na sprzeczności rozstrzygnięcia z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego należy uznać za niezasadny.

Ad. 15

Odpowiadając na podnoszone przez strony argumenty o braku w decyzji odniesienia do skutków utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania i ich wpływu na rozwój dzielnicy Wesoła należy wskazać, że zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt 6 Poś, organ wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach określa konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, jeżeli z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wynika, że mimo zastosowania dostępnych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych nie mogą być dotrzymane standardy jakości środowiska poza terenem zakładu lub innego obiektu (art. 135 ust. 1 Poś). Regulacje te nie dotyczą dróg krajowych, w przypadku których obszar ograniczonego użytkowania wyznacza się dopiero na podstawie analizy porealizacyjnej. Na mocy ww. przepisów Poś, Wojewoda Mazowiecki w pkt IV decyzji wskazał, że eksploatacja trasy może wymagać utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania, zaś w pozwoleniu na budowę nakazał wprowadzić obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem. W analizie porealizacyjnej dokonane zostanie porównanie ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko i w decyzji o

poprzez umieszczenie na tablicy ogłoszeń w: Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie – w okresie od dnia 28 lutego 2007 r. do 21 marca 2007 r., Urzędzie Miasta Marki – od dnia 8 marca 2007 r. do dnia 9 kwietnia 2007 r., Urzędzie Miasta i Gminy Ząbki – od dnia 12 marca 2007 r. do dnia 3 kwietnia 2007 r., Urzędzie Miasta Zielonka – od dnia 13 marca 2007 r. do dnia 3 kwietnia 2007 r., Urzędzie m. st. Warszawy Dzielnica Wesoła – od dnia 12 marca 2007 r. do dnia 3 kwietnia 2007 r., Urzędzie m. st. Warszawy Dzielnica Rembertów – od dnia 19 marca 2007 r. do dnia 11 kwietnia 2007 r., Urzędzie Miasta Sulejówek – od dnia 8 marca 2007 r. do dnia 30 marca 2007 r., Urzędzie Gminy Halinów – od dnia 8 marca 2007 r. do dnia 30 marca 2007 r., Urzędzie Gminy Wiązowna – od dnia 14 marca 2007 r. do dnia 10 kwietnia 2007 r., Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa – od dnia 7 marca 2007 r. do dnia 29 marca 2007 r. oraz na stronie internetowej Urzędu Wojewódzkiego od dnia 2 marca 2007 r. Ze względu na fakt umieszczenia ogłoszeń na tablicach w różnych terminach, organ prowadzący postępowanie z udziałem społeczeństwa przyjął, że uwagi i wnioski można było składać od 28 lutego 2007 roku do 11 kwietnia 2007 r. W czasie 21 dni konsultacji społecznych wszyscy zainteresowani, w tym mieszkańcy terenów sąsiadujących z WOW, mogli zapoznać się z całością dokumentacji, która została zgromadzona w toku postępowania. W powyższym terminie wpłynęło wiele uwag i wniosków, w stosunku do których w uzasadnieniu decyzji odniósł się organ prowadzący postępowanie. Na zakończenie podkreślić należy, iż w dokumentacji przeanalizowanej w toku postępowania znajdują się informacje na temat przewidywanego oddziaływania na środowisko w zakresie zanieczyszczenia powietrza jak również proponowanych działań minimalizujących w fazie budowy i eksploatacji.

Mając powyższe na uwadze, zarzut dotyczący braku powiadomienia mieszkańców terenów sąsiadujących z WOW o grożącym im przekroczeniu norm zanieczyszczeń powietrza, należy uznać za bezpodstawny.

Ad. 20

W opinii organu odwoławczego zarzuty dotyczące tendencyjności w opisie wariantów WIIIA i W3 oraz uzasadnieniu wyboru wariantu WIIIA należy uznać za chybione.

Zarówno w raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko jak i w samej decyzji wszystkie warianty realizacji Wschodniej Obwodnicy Warszawy zostały opisane w sposób rzeczowy. W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach opis wariantu WIIIA i W3 znajduje się na stronie 10 i 11. Oprócz tego organ, odnosząc się do uwag i wniosków stron w uzasadnieniu decyzji dokonał analizy wariantów przytaczając argumenty zawarte między innymi w koreferacie sporządzonym przez dr Witolda Lenarta na potrzeby Krajowej Komisji do spraw Ocen Oddziaływania na Środowisko.

W opinii organu drugiej instancji decyzja Wojewody Mazowieckiego jest zgodna z art. 107§ 1 Kpa. Powyższa decyzja zawiera oznaczenie organu administracji publicznej, datę wydania, oznaczenie stron, powołanie podstawy prawnej, rozstrzygnięcie, uzasadnienie faktyczne i prawne, pouczenie czy i w jakim trybie służy od niej odwołanie oraz podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby upoważnionej do wydania decyzji. Odnosząc się do zarzutu nieustosunkowania się w decyzji do wniosków zgłaszanych przez zainteresowanych należy wyjaśnić, że organ prowadzący postępowanie rozpatrzył wnioski, co ma swoje odzwierciedlenie w uzasadnieniu decyzji.

Ponadto odnosząc się do naruszenia art. 107§ 3 Kpa oraz art. 56 ust. 8 ustawy Poś wyjaśnić należy, że uzasadnienie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zawiera bardzo szczegółowe informacje o sposobie wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa (str. 13-22 decyzji) oraz informacje dotyczące wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem. Zgodnie z warunkiem zawartym w punkcie IV decyzji analiza porealizacyjna ma zostać sporządzona w ciągu 12 miesięcy i przedstawiona w terminie 18 miesięcy od oddania Wschodniej Obwodnicy Warszawy do użytkowania.

Ad. 18

Zarzuty dotyczące naruszenia art. 7 Kpa w kwestii niedokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny są nieuzasadnione.

W toku postępowania organ wydający decyzję przeanalizował całość dokumentacji dołączonej do wniosku, dokonał oceny zgromadzonego materiału dowodowego oraz rozważył uwagi wnioski zainteresowanych, co znalazło swoje odzwierciedlenie w uzasadnieniu decyzji.

Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, iż skarżący zarzucając niedokładne wyjaśnienie stanu faktycznego oraz nieuwzględnienie interesu społecznego przytaczają argumenty, w stosunku do których organ drugiej instancji odniósł się już w punktach 3, 7, 9, 11, 12 i 13 niniejszej decyzji.

Ad. 19

Odnosząc się do zarzutu braku powiadomienia mieszkańców terenów sąsiadujących z WOW o grożącym im przekroczeniu norm zanieczyszczeń powietrza, wyjaśnienia wymaga fakt, iż zgodnie z art. 53 ustawy Poś organ prowadzący postępowanie zapewnił udział społeczeństwa w postępowaniu. Jednocześnie, stosownie do art. 32 Poś, Wojewoda Mazowiecki obwieszczeniem z dnia 28 lutego 2007 r. podał do publicznej wiadomości informację o umieszczeniu w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach danych o wniosku

W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opisowi wariantów poświęcone są rozdziały 8 (str. 55) oraz 9 (str. 58). W rozdziale 8 przeanalizowano warianty 1, 2, IIIA oraz 3 tzw. „samorządowy”, natomiast rozdział 9 zawiera opis wariantu „0” polegającego na niepodjęciu przedsięwzięcia. Ponadto w raporcie znajduje się określenie rodzajów i wielkości emisji do środowiska analizowanych wariantów w czasie budowy oraz w trakcie eksploatacji. W tym miejscu należy podkreślić, iż w raporcie (rozdział 14) przedstawione zostały również działania minimalizujące negatywne oddziaływanie na środowisko dla wszystkich wariantów realizacji inwestycji. Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, iż w dokumentacji przedłożonej wraz wnioskiem oraz w materiałach uzupełniających (w odpowiedzi na pismo Ministra Środowiska z dnia 10 maja 2006 r.) przedstawiono analizę porównawczą wszystkich proponowanych wariantów.

Zgodnie z uzasadnieniem decyzji Wojewody Mazowieckiego za najkorzystniejszy pod względem środowiskowym należy uznać wariant WIIIA. Organ wydający decyzję, uzasadniając swój wybór, wskazuje, iż ww. wariant omija zwarte tereny zabudowane przechodząc przez tereny leśne. Przebieg drogi w wariantcie zaproponowanym do realizacji będzie ingerował w środowisko przyrodnicze dzielnicy Wesoła, niemniej jednak, przy zastosowaniu odpowiednich środków minimalizujących oraz odpowiednich rozwiązań projektowych (poprowadzenie drogi w tunelu przez tereny intensywnej zabudowy mieszkaniowej Wesołej), jest możliwy do zaakceptowania. Wojewoda wydając decyzję dla wariantu WIIIA odnosi się w uzasadnieniu do konieczności wyburzenia 97 budynków, wskazując, że niektóre z nich zostały wybudowane w pasie przeznaczonym pod WOW, pomimo wcześniejszych informacji o przeznaczeniu w przyszłości tych terenów pod tę właśnie inwestycję.

Skarżący podnoszą również, iż w decyzji nie została wykazana różnica kosztów wariantów W3 i WIIIA (koszt realizacji tunelu) w porównawczych analizach ekonomicznych. Odpowiadając na ten zarzut, należy zauważyć, że badanie tego zagadnienia wykracza poza zakres postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko, o czym organ wydający decyzję wspomina w uzasadnieniu na stronie 21. Niemniej jednak, jak wynika z materiałów zawierających porównawczą analizę wielokryterialną, aspekt ekonomiczny, wyrażony wskaźnikiem IRR, był jednym z kryteriów tej oceny. Wartości tego wskaźnika są bardzo zbliżone dla wariantów W1, W2 i WIIIA (od 39,84% do 40,58%) w przeciwieństwie do wariantu W3, który uzyskał IRR - 8%. Ponadto organ pierwszej instancji wskazuje na zmienność parametrów ekonomicznych w czasie, powołując się na wzrost cen towarów i usług wpływających na koszt robót budowlanych (str. 21 decyzji).

W kwestii zawarcia w uzasadnieniu rozstrzygnięcia wielu stwierdzeń i argumentów nieprawdziwych, organ odwoławczy nadmienia, iż skarżący nie wskazali w odwołaniu

jednoznacznie, które zapisy w decyzji są niezgodne z prawdą oraz nie przedstawili dowodów popierających tę tezę. Mając powyższe na uwadze organ po wnikliwym przeanalizowaniu całości materiału dowodowego w toku postępowania odwoławczego nie znalazł podstaw potwierdzających stanowisko skarżących.

Ad. 21

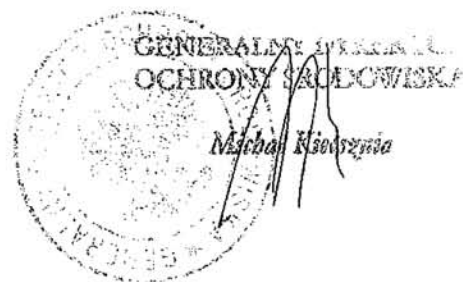
Odnosząc się do podnoszonego przez strony naruszenia art. 46 ust. 1a Poś, należy wyjaśnić, że w analizowanym przypadku, jak wynika z wniosku inwestora, aktualnie realizowanym „całym przedsięwzięciem” jest budowa WOW na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”. Planowana droga jest częścią tzw. Ekspresowej Obwodnicy Warszawy, która składa się z nowo budowanych dróg jak np. Wschodnia i Południowa Obwodnica Warszawy, jak również istniejących dróg, których parametry techniczne będą poprawiane. Zatem, planowane działanie jako zamierzenie budowlane realizowane m.in. w układzie dróg istniejących w województwie, nie narusza przepisów obowiązujących w tym zakresie (por. też wyrok WSA z dnia 26 kwietnia 2007 r., IVSA/Wa2319/06 Lex nr 307447).

Po przeanalizowaniu akt sprawy stwierdzono, iż nie zaistniały podstawy do zmiany wydanego rozstrzygnięcia.

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Decyzja niniejsza jest ostateczna.

Na decyzję można wnieść skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie, za pośrednictwem Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, w terminie 30 dni od dnia jej otrzymania.



Otrzymują:

- Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska w Warszawie, ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa;
- Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa ;
- Iwona i Jan Łapińscy, ul. Piaskowa 51, 05-075 Warszawa;
- Anna i Tomasz Doboszowie, [REDACTED]
- Maria i Zygmunt Doboszowie, [REDACTED]
- Marta Dobosz, [REDACTED]
- Barbara Trębicka, [REDACTED]
- Ryszard Podgórski, [REDACTED]
- Sabina Łętowska, [REDACTED]
- Zofia Ratyńska, [REDACTED]
- Stanisław Łapiński, [REDACTED]
- Jolanta Żarska-Sułecka, [REDACTED]
- Pozostałe strony - zgodnie z wykazem, powiadomienie zgodnie z art. 49 Kpa.





Warszawa, dnia 17 listopada 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

*P. G.B.P.
25.11.2011. Jc.*

WOOS-II.4200.24.2011.TR

DECYZJA

Na podstawie art. 162 § 1 pkt 1 i § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, ze zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 18 sierpnia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9/1185/2011, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie

stwierdzam

wygaśnięcie decyzji Wojewody Mazowieckiego z dnia 19 października 2007 r., znak: WŚR.I.SM.EM/6613/1/80/05, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy od węzła Marki do węzła Lubelska, na odcinku od węzła Drewnica (bez węzła) do węzła Zakręt (bez węzła).*

Uzasadnienie

W dniu 22 sierpnia 2011 r. wpłynął do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie wniosek z dnia 18 sierpnia 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9/1185/2011, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie o wygaszenie decyzji Wojewody Mazowieckiego z dnia 19 października 2007 r., znak: WŚR.I.SM.EM/6613/1/80/05, o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na *budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy od węzła Marki do węzła Lubelska, na odcinku od węzła Drewnica (bez węzła) do węzła Zakręt (bez węzła).* W złożonym podaniu wskazano, że żądane wygaszenie związane jest z koniecznością ochrony zasobów przyrody tj. w tym przypadku strzebli błotnej w Zielonce, negatywną opinią Sztabu Generalnego Wojska Polskiego co do przebiegu analizowanej drogi w wariantcie WIIIA przechodzącym przez poligon wojskowy oraz konfliktami społecznymi ze strony mieszkańców osiedla Grzybowa wokół planów realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 162 § 1 pkt 1 Kpa organ administracji publicznej, który wydał decyzję w pierwszej instancji, stwierdza jej wygaśnięcie, jeżeli decyzja stała się bezprzedmiotowa, a stwierdzenie wygaśnięcia takiej decyzji nakazuje przepis prawa albo gdy leży to w interesie społecznym lub w interesie strony.

Wraz z wejściem w życie 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.) dotychczasowe kompetencje wojewodów w zakresie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przejęli regionalni dyrektorzy ochrony środowiska. Z faktu tego wynika, że organem właściwym rzeczowo i miejscowo do dokonania wnioskowanej czynności urzędowej jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie.

Celem ustalenia faktów uzasadniających zaistnienie przesłanek, o których mowa w art. 162 § 1 pkt 1 Kpa, Regionalny Dyrektor pismem z dnia 14 września 2011 r., znak: WOOS-II.4200.24.2011.TR, wystąpił do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, wnosząc

o przedstawienie informacji szerzej wyjaśniających i dokumentujących fakt stania się przytoczanej powyżej decyzji Wojewody bezprzedmiotową oraz tłumaczących to, że stwierdzenie wygaśnięcia tej decyzji leży w interesie społecznym lub w interesie strony.

W dniu 23 września 2011 r., wpłynęło do organu pismo z dnia 22 września 2011 r., znak: GDDKiA-O/Wa-D.9/1185a/2011, będące odpowiedzią Inwestora na powyższe wystąpienie. W piśmie tym przywołano wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 11 października 1985 r. SA/Wr 556/85, wskazując, że „Decyzja staje się bezprzedmiotowa w razie, gdy niemożliwe jest zrealizowanie celu, jaki organ administracji miał na względzie przy jej wydaniu. Może to nastąpić, (...) gdy ze względu na powstałe okoliczności zrealizowanie celu stało się niemożliwe”. Wyjaśniono także, że na etapie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia nie były znane okoliczności, które zaistniały w obecnym czasie. Wygaszenie decyzji na odcinku od węzła Drewnica (bez węzła) do węzła Zakręt (bez węzła) jest zasadne, gdyż Inwestor nie ma możliwości realizacji inwestycji na ww. odcinku w wariantcie wskazanym w przytoczanej decyzji Wojewody. Brak takiej możliwości spowodowany jest kilkoma czynnikami.

Pierwszym takim czynnikiem wskazywanym przez Inwestora jest ochrona strzebli błotnej – ryby będącej przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce. Na etapie wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wymieniony obszar chroniony nie istniał (powstał dopiero w 2008 r.), a przedmiotowy gatunek ryby podlegał tylko - zgodnie z obowiązującym polskim prawem w tym zakresie - ochronie gatunkowej. Oddziaływanie przedsięwzięcia w takiej sytuacji zostało określone w inny sposób, niż jest ono analizowane w kontekście wpływu na obszar Natura 2000. Wykonana w 2010 r. prognoza oddziaływania na środowisko dla Programu budowy dróg krajowych na lata 2011-2015, pozwoliła ponownie przeanalizować przebieg Wschodniej Obwodnicy Warszawy ze szczególnym uwzględnieniem odcinka, który przebiega w kolizji z obszarem Natura 2000. W wyniku przeprowadzonych badań wykazano, że inwestycja w wariantcie WIIIA (wskazanym do realizacji w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach) spowoduje znaczące negatywne oddziaływanie na gatunek będący przedmiotem ochrony analizowanego obszaru.

Uzasadniając swój wniosek Inwestor przytoczył też art. 34 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2009 r. Nr 151, poz. 1220, ze zm.), zgodnie z którym jeżeli przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, i wobec braku rozwiązań alternatywnych, właściwy miejscowo regionalny dyrektor ochrony środowiska, a na obszarach morskich – dyrektor właściwego urzędu morskigo, może zezwolić na realizację planu lub działań, mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary znajdujące się na liście, o której mowa w art. 27 ust. 3 pkt 1 przywołanej ustawy, zapewniając wykonanie kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. Zdaniem Inwestora w obecnym stanie prawnym wybrany wariant Obwodnicy jest niemożliwy do wykonania, gdyż istnieją inne warianty jego realizacji, które nie oddziałują w sposób znaczący na przedmiotowy obszar Natura 2000.

Dodatkowo Inwestor w swoim wystąpieniu po raz kolejny podniósł argument, że inwestycja wzbudza liczne konflikty społeczne mieszkańców osiedla Grzybowa, którzy to wykorzystali całą drogę odwoławczą, jak również sądową w celu uchylecia przedmiotowej decyzji Wojewody. Zauważył również, że protesty te dotyczą tylko odcinaka drogi, dla którego wniesiono o wygaszenie.

Podsumowując to wystąpienie Inwestor podkreślił, że biorąc pod uwagę konieczność zmiany przebiegu inwestycji w celu wyeliminowania kolizji z obszarem Natura 2000, przetrasowania drogi w taki sposób, aby spełniała ona oczekiwania mieszkańców wspomnianego osiedla Grzybowa, jak również podjęcia się próby ewentualnego zmodyfikowania obecnego przebiegu przez poligon wojskowy, nie widzi on możliwości realizacji inwestycji na odcinku od węzła Drewnica (bez węzła) do węzła Zakręt (bez węzła) w wariantcie WIIIA. Brak wykonalności decyzji Wojewody w tym

względnie, a tym samym konieczność ponownego przeanalizowania innych wariantów dla ww. odcinka drogi S17, jak również konieczność złożenia nowego wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla tego odcinka przekonuje ostatecznie o zasadności wniosku o wygaszenie decyzji.

Z uwagi na fakt, że Regionalny Dyrektor nie pozostawał w posiadaniu akt sprawy potrzebnych do podjęcia procedowania, pismem z dnia 6 października 2011 r., znak: WOOS-II.4200.24.2011.TR, wystąpił do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska oraz Naczelnego Sądu Administracyjnego o przekazanie kompletu tychże akt lub ich potwierdzonych za zgodność z oryginałem kopii. W odpowiedzi na to wystąpienie Sąd przy piśmie z dnia 11 października 2011 r. przekazał organowi wnioskowane akta (data wpływu do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie 12 października 2011 r.), wypożyczając je na okres 30 dni z zastrzeżeniem konieczności ich zwrotu po wykorzystaniu.

We wskazanym powyżej okresie wypożyczenia akt Regionalny Dyrektor podejmował czynności zmierzające do rozpoznania sprawy, zawiadomił również strony o prowadzonym postępowaniu oraz możliwości zapoznania się z posiadaną dokumentacją oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji (w terminie od 8 do 14 listopada 2011 r.).

Rozpatrując przedmiotową sprawę organ uznał, że zachodzą przesłanki art. 162 § 1 pkt 1 Kpa, zgodnie z którym z organ administracji publicznej, który wydał decyzje w pierwszej instancji, stwierdza jej wygaśnięcie, jeżeli decyzja stała się bezprzedmiotowa, a stwierdzenie wygaśnięcia takiej decyzji nakazuje przepis prawa albo gdy leży to w interesie społecznym lub w interesie strony.

Przedmiotem rozpoznania w prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora postępowaniu było ustalenie okoliczności przemawiających za bezprzedmiotowością decyzji Wojewody oraz tłumaczących to, że stwierdzenie wygaśnięcia tej decyzji leży w interesie społecznym lub w interesie strony. W celu właściwego rozstrzygnięcia sprawy organ kierował się obowiązującą wykładnią prawa, zgodnie z którą bezprzedmiotowość decyzji wynika z ustania prawnego bytu elementu stosunku materialnoprawnego nawiązanego na podstawie decyzji administracyjnej, a to z powodu zgaśnięcia podmiotu, zniszczenia lub przekształcenia rzeczy, rezygnacji z uprawnień przez stronę czy też na skutek zmiany stanu faktycznego uniemożliwiającego wykonanie decyzji albo z powodu zmiany w stanie prawnym, ale tylko w przypadku, gdy powoduje ona taki skutek (W: B. Adamiak, J. Borkowski *Kodeks postępowania administracyjnego Komentarz* 10. wydanie, Warszawa 2009 za: B. Adamiak, J. Borkowski *Postępowanie administracyjne i sądowniczo-administracyjne* wyd. VI, Warszawa 2008).

Zebrany materiał dowodowy pozwolił w pełni rozpoznać sprawę.

Wniosek Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie o wygaszenie decyzji Wojewody wraz z dalszymi wyjaśnieniami można – uwzględniając ich treść – uznać za rezygnację Inwestora z uprawnień do wykorzystania decyzji w części określonej w tym wniosku.

W ramach prowadzonych w Polsce w 2008 r. prac nad uzupełnieniem Europejskiej Sieci Natura 2000 pozyskano nowe informacje dotyczące występowania chronionych w ramach Sieci siedlisk przyrodniczych i gatunków. W ich wyniku zaproponowano do objęcia ochroną jako obszar Natura 2000 z Dyrektywy Siedliskowej Strzebla Błotna w Zielonce PLH140040 śródleśny, izolowany i płytki zbiornik wodny, gdzie zdiagnozowano występowanie dwóch gatunków będących przedmiotem zainteresowania Wspólnoty: strzebli błotnej (4009) oraz kumaka nizinnego (1188).

Od momentu zgłoszenia przez Polskę powyższej propozycji do Komisji Europejskiej przedmiotowy Obszar, zgodnie z art. 33 ust.1 i 2 ustawy o ochronie przyrody, objęty został zakazem podejmowania działań mogących, osobno lub w połączeniu z innymi działaniami, znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000. W konsekwencji strzebla błotna oraz kumak nizinny, chronione dotychczas jedynie prawem polskim, objęte zostały również ochroną z mocy prawa europejskiego.

Strzebla błotna uznana została przez Unię Europejską za gatunek o znaczeniu priorytetowym, a więc gatunek zagrożony, w odniesieniu do którego Wspólnota ponosi szczególną odpowiedzialność z powodu wielkości jego naturalnego zasięgu mieszczącego się na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej.

Komisja Europejska zatwierdziła obszar Strzebla Błotna w Zielonce PLH140040 jako obszar mający znaczenie dla Wspólnoty – decyzja z dnia 10 stycznia 2011 r. w sprawie przyjęcia na mocy Dyrektywy Rady 92/43/EWG.

Zgodnie ze Standardowym Formularzem Danych opracowanym dla przedmiotowego Obszaru obecnie głównym zagrożeniem dla egzystencji lokalnej populacji strzebli błotnej jest szybko postępujące wysychanie zbiornika, jego wypływanie się i zarastanie trzciną pospolitą. Najważniejszym jednak potencjalnym zagrożeniem dla całego zbiornika wodnego i jego najbliższego otoczenia stanowi realizacja Wschodniej Obwodnicy Warszawy w planowanym dotychczas wariantcie. Jej budowa spowoduje całkowitą zagładę zbiornika wodnego.

W myśl art. 34 ustawy o ochronie przyrody zgoda na realizację przedsięwzięcia mogących znacząco negatywnie oddziaływać na cele ochrony obszaru Natura 2000 lub obszary mające znaczenie dla Wspólnoty możliwa jest jedynie, gdy przemawiają za tym konieczne wymogi nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogi o charakterze społecznym lub gospodarczym, wobec braku rozwiązań alternatywnych oraz przy zapewnieniu wykonania kompensacji przyrodniczej niezbędnej do zapewnienia spójności i właściwego funkcjonowania sieci obszarów Natura 2000. W przypadku gdy znaczące negatywne oddziaływanie dotyczy gatunku priorytetowego, takiego jak strzebla błotna, powyższe zezwolenie może zostać udzielone wyłącznie w celu: ochrony zdrowia i życia ludzi; zapewnienia bezpieczeństwa powszechnego; uzyskania korzystnych następstw o pierwszorzędym znaczeniu dla środowiska przyrodniczego; wynikającym z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, po uzyskaniu opinii Komisji Europejskiej.

Mając powyższe na względzie należy uznać, że nastąpiła zmiana stanu faktycznego uniemożliwiająca wykonanie decyzji.

Decyzja Wojewody w części, w której stała się niemożliwa do wykonania nie może stanowić narzędzia do realizacji zadań w określonym przepisami prawa procesie uzyskiwania przez Inwestora innych decyzji wymaganych przed rozpoczęciem realizacji przedsięwzięcia, zatem z punktu widzenia szeroko pojętego interesu społecznego stwierdzenie jej wygaśnięcia jest niezbędne. Porządkuje to bowiem sytuację prawną przez wyeliminowanie z obrotu prawnego części decyzji, która przestała być możliwa do wykonania.

Stwierdzenie wygaśnięcia decyzji Wojewody w części w jakiej stała się niemożliwa do wykonania leży w interesie strony, na rzecz której została ona wydana. Wyeliminowanie tej części rozstrzygnięcia pozwoli na podjęcie przez Inwestora starań o wydanie nowej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co w tej sytuacji przyspieszy proces inwestycyjny, umożliwi precyzyjniejsze planowanie terminów i zakresu realizacji przedsięwzięcia i zwiększy możliwość absorpcji unijnych środków dofinansowania.

Uwzględniając stwierdzone powyżej fakty organ uznał, że w przedmiotowej sprawie zostały wypełnione przesłanki bezprzedmiotowości decyzji oraz interesu strony i interesu społecznego, wymienione w art. 162 § 1 pkt 1 Kpa.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa Regionalny Dyrektor zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem niniejszej decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Obwieszczenia Regionalnego Dyrektora informujące strony postępowania uwidaczniane były na tablicach ogłoszeń w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, Urzędzie

Miasta Marki, Urządzie Miasta Ząbki, Urządzie Miasta Zielonka, Urządzie m.st. Warszawy Dzielnicy Wesoła, Urządzie m.st. Warszawy Dzielnicy Rembertów, Urządzie Miasta Sulejówek, Urządzie Miasta Halinów, Urządzie Gminy Wiązowna oraz w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie. Dodatkowo zamieszczane one były na stronie internetowej organu.

Z uwagi na powyższe postanowiono orzec jak w sentencji.

POUCZENIE

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



**REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie**

Aleksandra Atłowska

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa;
2. Strony postępowania - zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa.



ZASTĘPCA BURMISTRZA DZIELNICY WESOŁA
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

ul. 1. Praskiego Pułku 33, pok. 101, 05-075 Warszawa-Wesoła
tel. 22 773 60 60, 773 60 61, faks 22 773 60 66
wesola.sekretariat@um.warszawa.pl, www.wesola.waw.pl

UD-XIV-ZOŚ: 621.1.2014.GGA.....

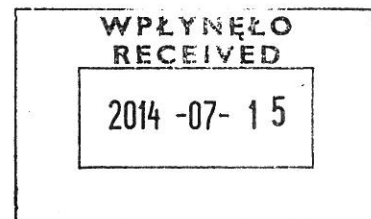
Warszawa, dnia 2014 -07- 11

Pani
Grażyna Sienkiewicz
Dyrektor Biura
Ochrony Środowiska
Plac Starynkiewicza 7/9
02-015 Warszawa

W załączeniu przesyłam pismo firmy AECOM Consulting Sp. z o.o. z siedzibą przy ul. Domaniewskiej 34 a w Warszawie, do rozpatrzenia zgodnie z kompetencjami.

ZASTĘPCA BURMISTRZA
Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy

Krzysztof Kacprzak



Do wiadomości:
AECOM Consulting Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 34a, 02-672 Warszawa

Data wpływu	
Nr dok. w systemie	
Otrzymał	
Adnotacje	



- tereny rolno-lesne



- tereny lesne



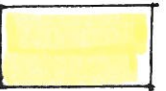
- tereny zabudowy usługowej



- tereny zabudowy mieszkaniowo-usługowej



- tereny zabudowy mieszkaniowej

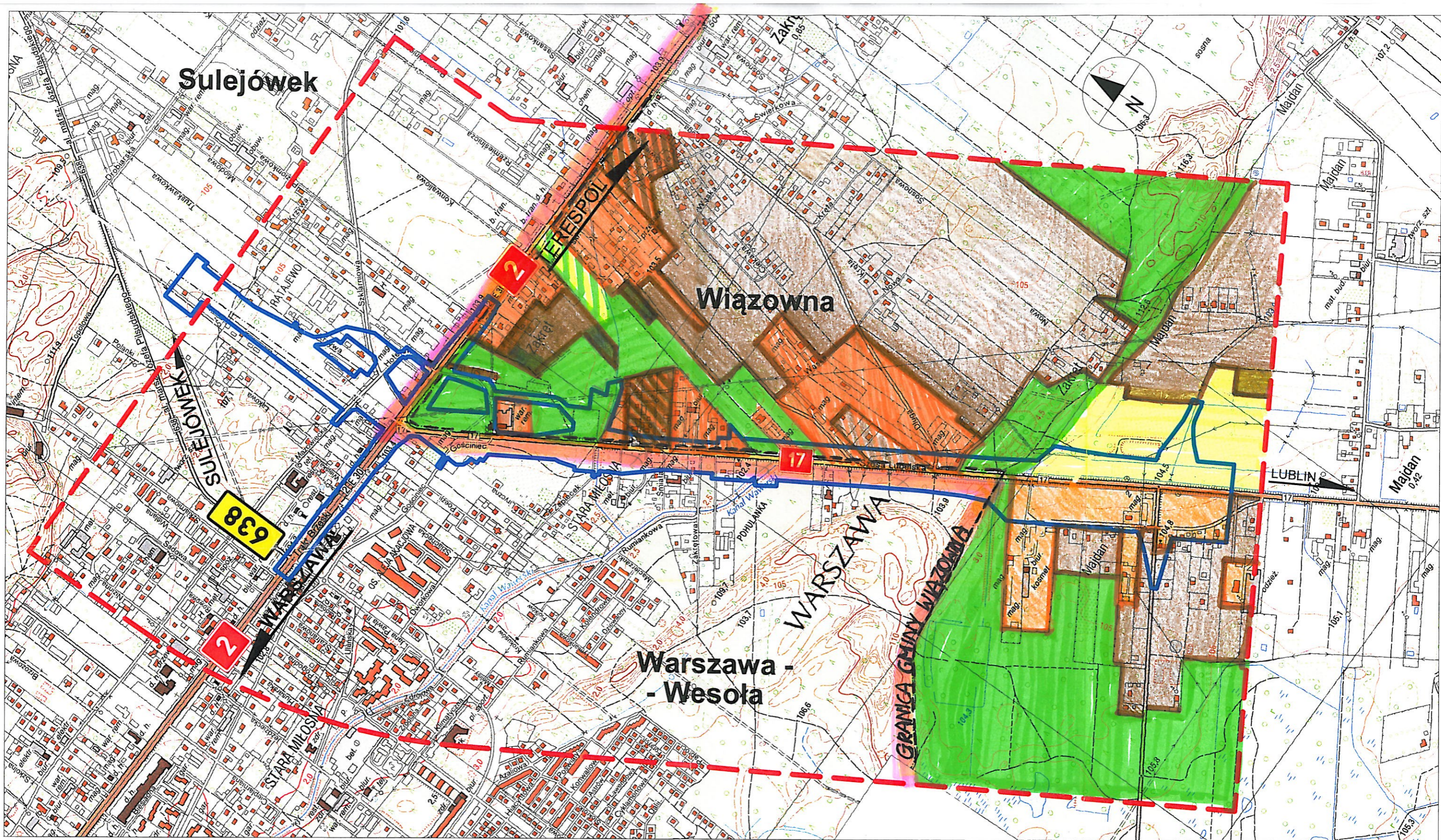


- tereny rolne



- granica gminy Więzowska

LEGENDA



AECOM

Jednostka projektowa

AECOM Consulting Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 34 a
02-672 Warszawa

**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie**

Inwestor

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

Faza projektu	Obiekt budowlany			
Projekt Budowlany	Budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku węzeł "Zakręt" - węzeł "Lubelska" (bez węzła) od km 14+200 do km 16+700			
Nr tomu	Tytuł rysunku			
IV.II	Zakres opracowania projektowego na potrzeby opracowania środowiskowego			
Nr umowy	Data opracowania	Skala	Nr rysunku	Rewizja
77/2014	30.06.2014r.	1 : 10000	040002-X-01.1	-

ZAŁĄCZNIK
stanowiący integralną część
pisma Wojta Gminy
Nr 7332.1.2009 z dnia 10.07.2014
(02)

RPPiU.7332.1.2009
GMINA WIĄZOWNA
05-262 Wiązowna
ul. Lubelska 59
województwo mazowieckie
2

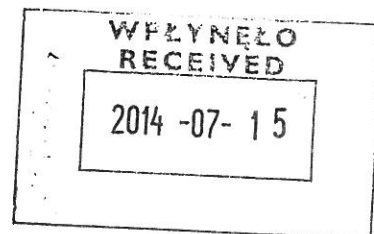
Wiązowna, 10.07.2014 r.

AECOM Consulting Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 34a
02-672 Warszawa

Dotyczy: L.dz. AECOM/T/ZGW/S17/151/2014 z dnia 3.07.2014 r.

W odpowiedzi na pismo przesyłam dołączoną przez państwa mapę istniejącej drogi krajowej nr 17 na odcinku od skrzyżowania z drogą krajową nr 2 do skrzyżowania z ul. Widoczną uzupełnioną o oznaczenia faktycznego zagospodarowania i wykorzystania terenów objętych zakresem opracowania oraz terenów sąsiednich. Informuję, że dla w/w terenów brak obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego.

WÓJT
mgr inż. Anna Bętkowska



Data wpływu	15.07.2014
Nr dok. w systemie	29/07/2014
Otrzymał	
Adnotacje	

Sulejówek, dnia 14.07.2014r.

PU.6724.5.2014

AECOM Consulting Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 34a
02-672 Warszawa

Dotyczy pisma z dnia 03.07.2014r
znak: AECOM/T/ZGW/S17/150/2014

Odpowiadając na pismo jw. dotyczące klasyfikacji terenów miasta Sulejówek na obszarze projektowanej inwestycji „Budowa drogi ekspresowej S 17 na odcinku węzeł „Zakręt” – węzeł „Lubelska”- zgodnie z załączonym planem sytuacyjnym, Pracownia Urbanistyczna Urzędu Miasta Sulejówek uprzejmie informuje, że wnioskowane tereny nie są objęte miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Obowiązujący uprzednio plan z mocy ustawy z dnia 27 marca 2003r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. z 2003r. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.) wygasł z dniem 31.12.2003r.

Na omawianym obszarze występuje zabudowa mieszkaniowa jak również zabudowa usługowo-produkcyjno-magazynowa.

Aktualnie jedynym dokumentem planistycznym obowiązującym w tym obszarze jest *Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Sulejówek* (Uchwała Rady Miasta Sulejówek nr LVIII/333/2010 z dnia 22 kwietnia 2010r). Na rysunku Studium przedmiotowy obszar położony jest w obszarach funkcjonalnych:

- *1- tereny usług komercyjnych przemieszane z zielenią urządzoną*
- *2- tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej ekstensywnej*
- *3- tereny aktywności gospodarczej –usług, produkcji, składów i magazynów*
- *4- tereny usług z dopuszczeniem zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej*

W załączeniu wyrys ze studium.

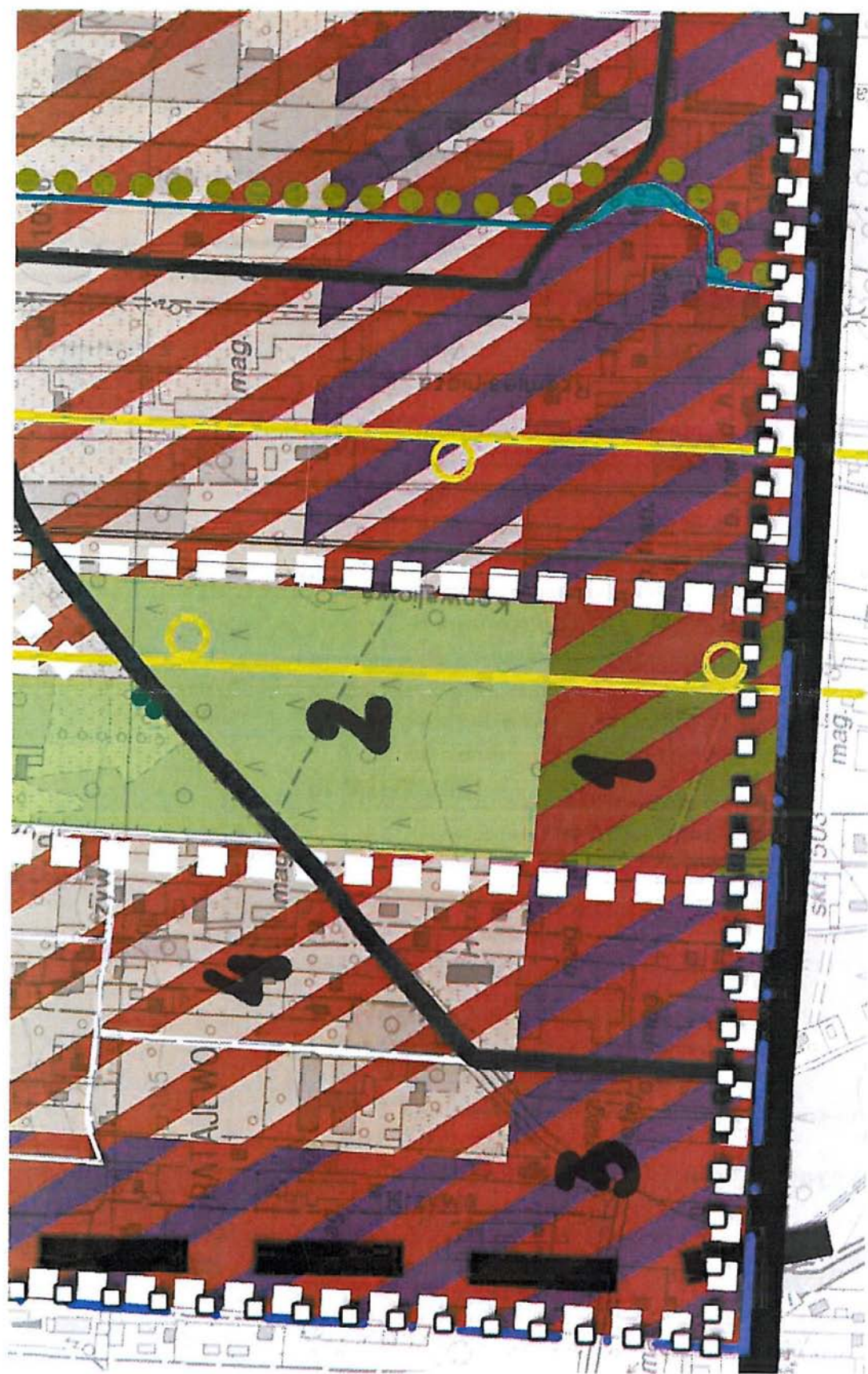
Z up. Burmistrza
ZASTĘPCA BURMISTRZA

Magdalena Łukomska

WYRYS

ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania
Przestrzennego Miasta Sulejówek

Uchwała Nr LVIII/333/2010 Rady Miasta Sulejówek z dnia 22 kwietnia 2010r.



Z up. Burmistrza
ZASTĘPCA BURMISTRZA
Magdalena Łukomska

LEGENDA:

GRANICA OPRACOWANIA STUDIUM

PRZEZNACZENIE TERENÓW

- TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ WIELORODZINNEJ
- TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ Z PRZEWAGĄ ZABUDOWY WIELORODZINNEJ
- TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ JEDNORODZINNEJ EKSTENSYWNEJ
- TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ JEDNORODZINNEJ Z USŁUGAMI TOWARZYSZĄCYMI
- TERENY USŁUG Z DOPUSZCZENIEM ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ JEDNORODZINNEJ
- TERENY PRODUKCYJNO-MAGAZYNOWE Z DOPUSZCZENIEM ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ JEDNORODZINNEJ
- TERENY ZABUDOWY MIESZKANIOWEJ JEDNORODZINNEJ - REZERWA ROZWOJOWA
- TERENY USŁUG KOMERCYJNYCH
- TERENY USŁUG PUBLICZNYCH Z DOPUSZCZENIEM USŁUG KOMERCYJNYCH

FUNKCJA PREFEROWANA

- UO - TERENY USŁUG OŚWIATY
- UN - TERENY USŁUG NAUKI
- UA - TERENY USŁUG ADMINISTRACJI
- UW - TERENY OBIEKTÓW SAKRALNYCH I WYZNAŃ RELIGIJNYCH
- UL - TERENY OBIEKTÓW Z ZAKRESU ŁĄCZNOŚCI
- UZ - TERENY USŁUG Z ZAKRESU OCHRONY ZDROWIA
- UK - TERENY USŁUG Z ZAKRESU KULTURY
- US - TERENY USŁUG Z ZAKRESU SPORTU I REKREACJI

- TERENY PRODUKCYJNO-MAGAZYNOWE
- TERENY SKŁADÓW I MAGAZYNÓW
- TERENY USŁUGOWO SKŁADOWE - REZERWA ROZWOJOWA
- TERENY CMENTARNE
- TERENY KOLEJOWE
- TERENY OBSŁUGI TECHNICZNEJ MIASTA
- TERENY URZĄDZEŃ ELEKTROENERGETYCZNYCH
- TERENY WOJSKOWE
- TERENY LEŚNE
- TERENY OGRODKÓW DZIAŁKOWYCH
- TERENY ZIELENI URZĄDZONEJ
- TERENY URZĄDZEŃ ZAOPATRZENIA W WODĘ
- TERENY WÓD POWIERZCHNIOWYCH

SYSTEM TRANSPORTOWY

- TRASY KOLEJOWE
- STACJE KOLEJOWE
- DROGI GŁÓWNE
- DROGI ZBIORCZE
- DROGI LOKALNE
- DROGA SERWISOWA
- PROPONOWANY PRZEBIEG DRUGI NA TERENACH REZERWY ROZWOJOWEJ
- ŚCIEŻKI ROWEROWE
- PRZEJAZD BEZKOLIZYJNY
- PRZEJŚCIE PODZIEMNE Z USŁUGAMI
- PRZEJŚCIE NADZIEMNE
- PRZEJŚCIE PODZIEMNE

WARTOŚCI CHRONIONE

- GRANICE TERENU STREFY OCHRONY UJĘCIA WODY
- GRANICA TERENU OBJĘTEGO WPISEM DO REJESTRU ZABYTKÓW
- GRANICA WARSZAWSKIEGO OBSZARU CHRONIONEGO KRAJOBRAZU
- GRANICE OTULINY MAZOWIECKIEGO PARKU KRAJOBRAZOWEGO
- GRANICA STREFY OCHRONY KONSERWATORSKIEJ 'A'
- GRANICA STREFY OCHRONY KONSERWATORSKIEJ 'B'
- GRANICA STREFY HISTORYCZNEJ
- OBIEKTY BUDOWLANE WPISANE DO REJESTRU ZABYTKÓW
- OBIEKTY OBJĘTE EWIDENCJĄ ZABYTKÓW
- ZABYTKI ARCHEOLOGICZNE
- POMNIKI PRZYRODY

UCIĄŻLIWOŚCI

- ŁĄCZNOŚĆ ELEKTROENERGETYCZNE WYSOKICH NAPIĘĆ WRAZ Z ZASIĘGIEM UCIĄŻLIWOŚCI
- GAZOCIĄG WYSOKIEGO CIŚNIENIA WRAZ Z ZASIĘGIEM UCIĄŻLIWOŚCI
- PROPONOWANY PRZEBIEG GAZOCIĄGU WYSOKIEGO CIŚNIENIA
- STREFA SANITARNA CMENTARZA

REALIZACJA STUDIUM

- RESTRUKTURYZACJA ISTNIEJĄCEGO ZAGOSPODAROWANIA
- INTENSYFIKACJA ZABUDOWY W STREFIE ŚRÓDMIEJSKIEJ
- REWALDRYZACJA TERENÓW O WARTOŚCI HISTORYCZNEJ
- TERENY DO OBJĘCIA MIEJSCOWYM PLANEM ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO
- TERENY ZAMKNIĘTE

GŁÓWNE ELEMENTY PRZESTRZENI PUBLICZNYCH

- CIĄGI PIESZE
- CIĄGI PRZYRODNICZO-KULTUROWE
- TERENY ZWIĄZANE Z EURO 2012
- CENTRUM MIASTA
- CENTRALIZACJA HANDLU I USŁUG
- CENTRALIZACJA USŁUG REKREACJI I SPORTU
- HISTORYCZNE CENTRUM MIASTA

Zap. Burmistrza
ZASTĘPCA BURMISTRZA
Magdalena Eubank



URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
Biuro Ochrony Środowiska

pl. Starynkiewicza 7/9, 02-015 Warszawa, tel. 22 443 25 00, faks 22 443 25 02
sekretariat.BOS@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

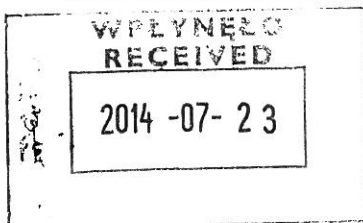
Znak sprawy: OS-I-AŚ. 6254.46 .2014.AGL
Nr pisma w sprawie: 2

Warszawa, dn. 18 lipca 2014 r.

AECOM Consulting Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 34 a
02-672 Warszawa

dotyczy: Opracowani dokumentacji projektowej dla inwestycji pod nazwą Budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku węzeł „Zakręt” – węzeł „Lubelska” (bez węzła) od km 14+200 do km 16+700.

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 3 lipca 2014 r. z prośbą o określenie klasyfikacji użytkowania terenów w sąsiedztwie przedsięwzięcia polegającego na budowie drogi S17, uprzejmie informuję, że oceny faktycznego zagospodarowania terenów, o których mowa w art. 115 ustawy Prawo ochrony środowiska z dnia 21 kwietnia 2001 r. (Dz. U. z 2013 r. poz. 1232 z późn. zm.), należy dokonać na podstawie Mapy akustycznej m.st. Warszawy. Powyższa ocena, zawierająca klasyfikację terenów wraz z określeniem dla nich dopuszczalnych poziomów hałasu, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112), została dokonana w Mapie wrażliwości, stanowiącej część Map akustycznych m.st. Warszawy i jest ogólnodostępna na stronie internetowej <http://mapaakustyczna.um.warszawa.pl/>.

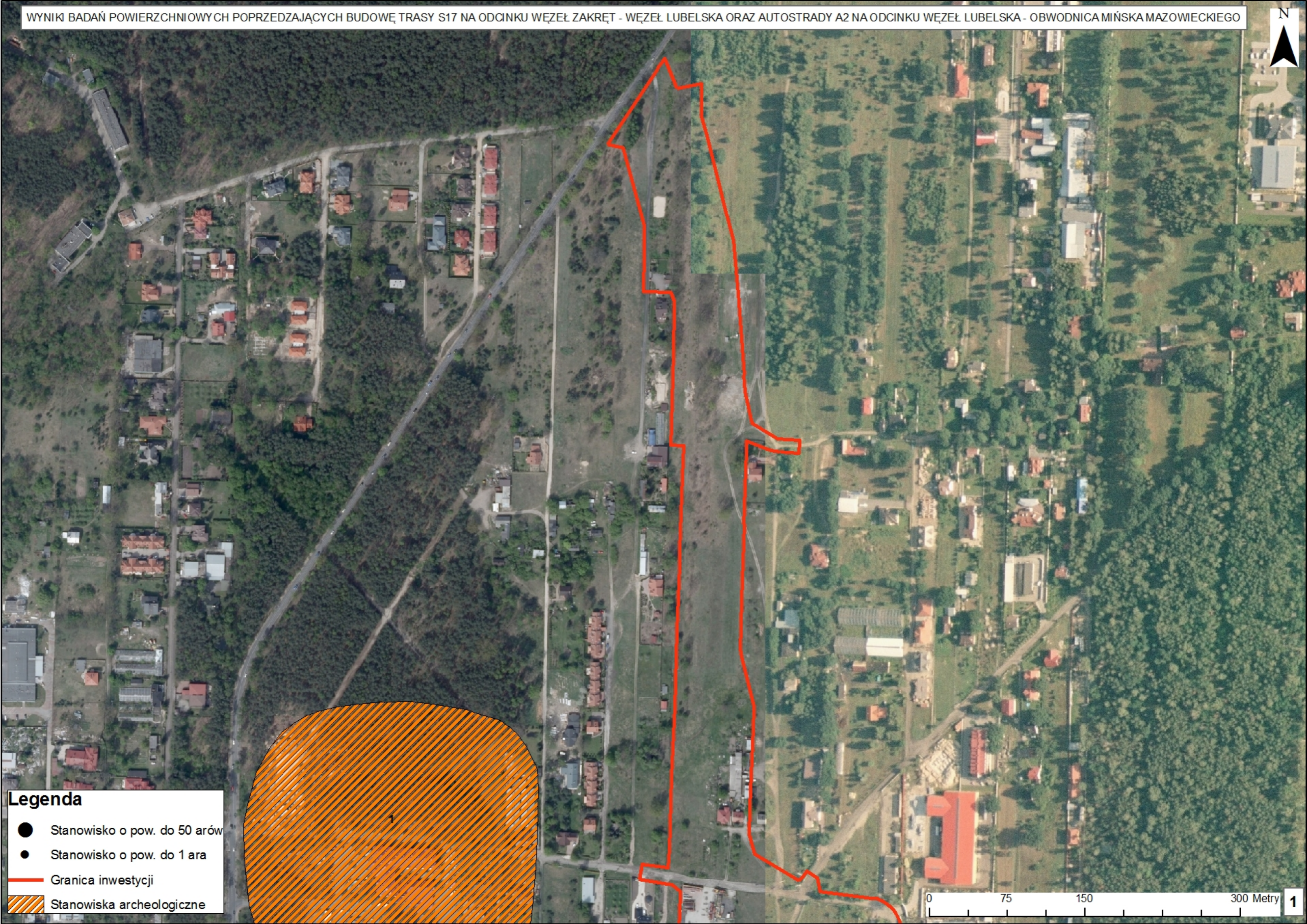


ZASTĘPCA DYREKTORA
BIURA OCHRONY ŚRODOWISKA
MIEJSKI ARCHITECT KRAJOBRAZU

Paweł Lisicki

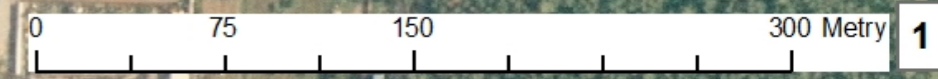
Data wpływu	23.07.2014
Nr dok. w systemie	46/07/2014
Otrzymał	
Adnotacje	

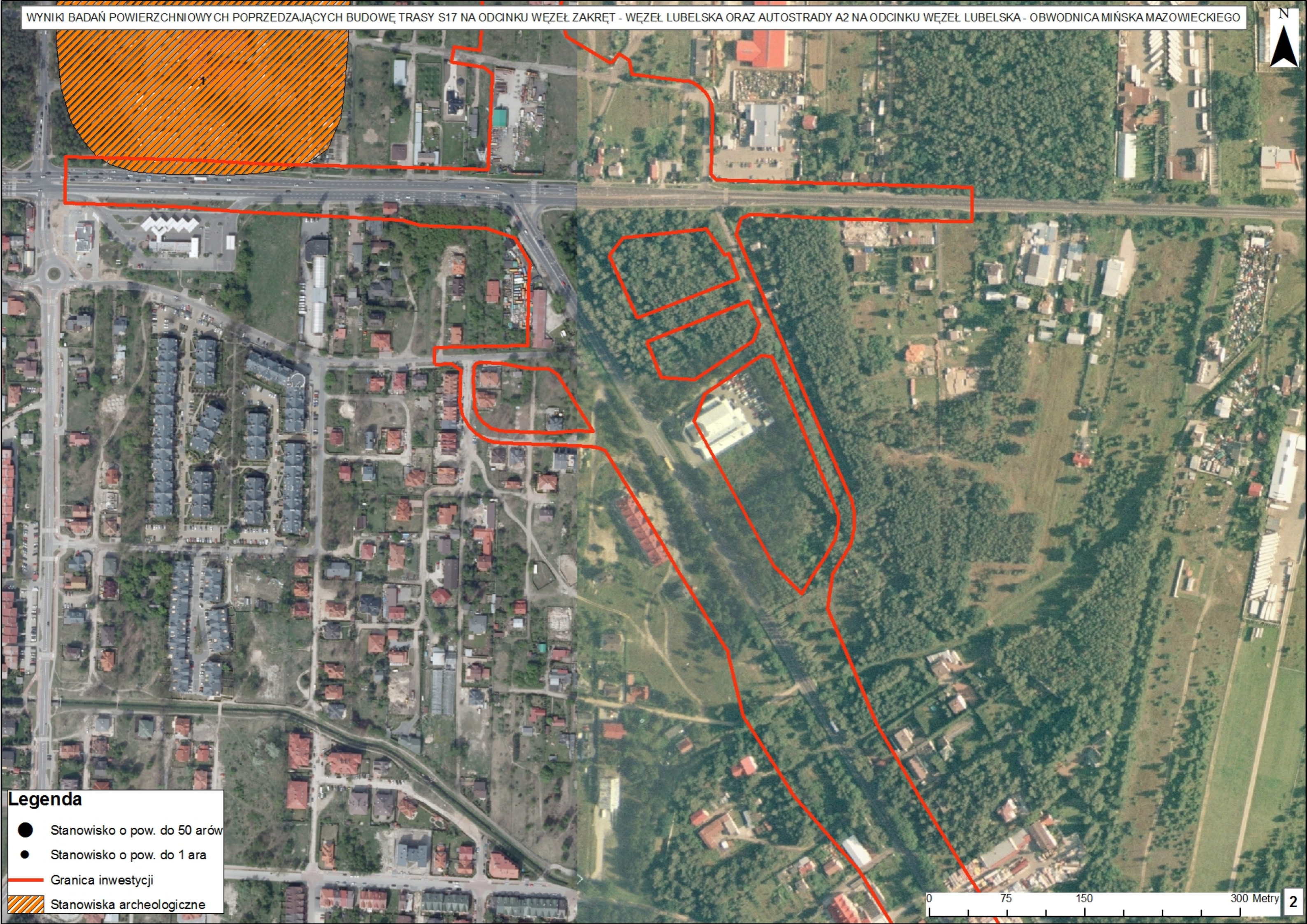
Osoba do kontaktów w sprawie:
Aleksandra Gładysz, tel.(022) 44 32 565, agladysz@um.warszawa.pl;



Legenda

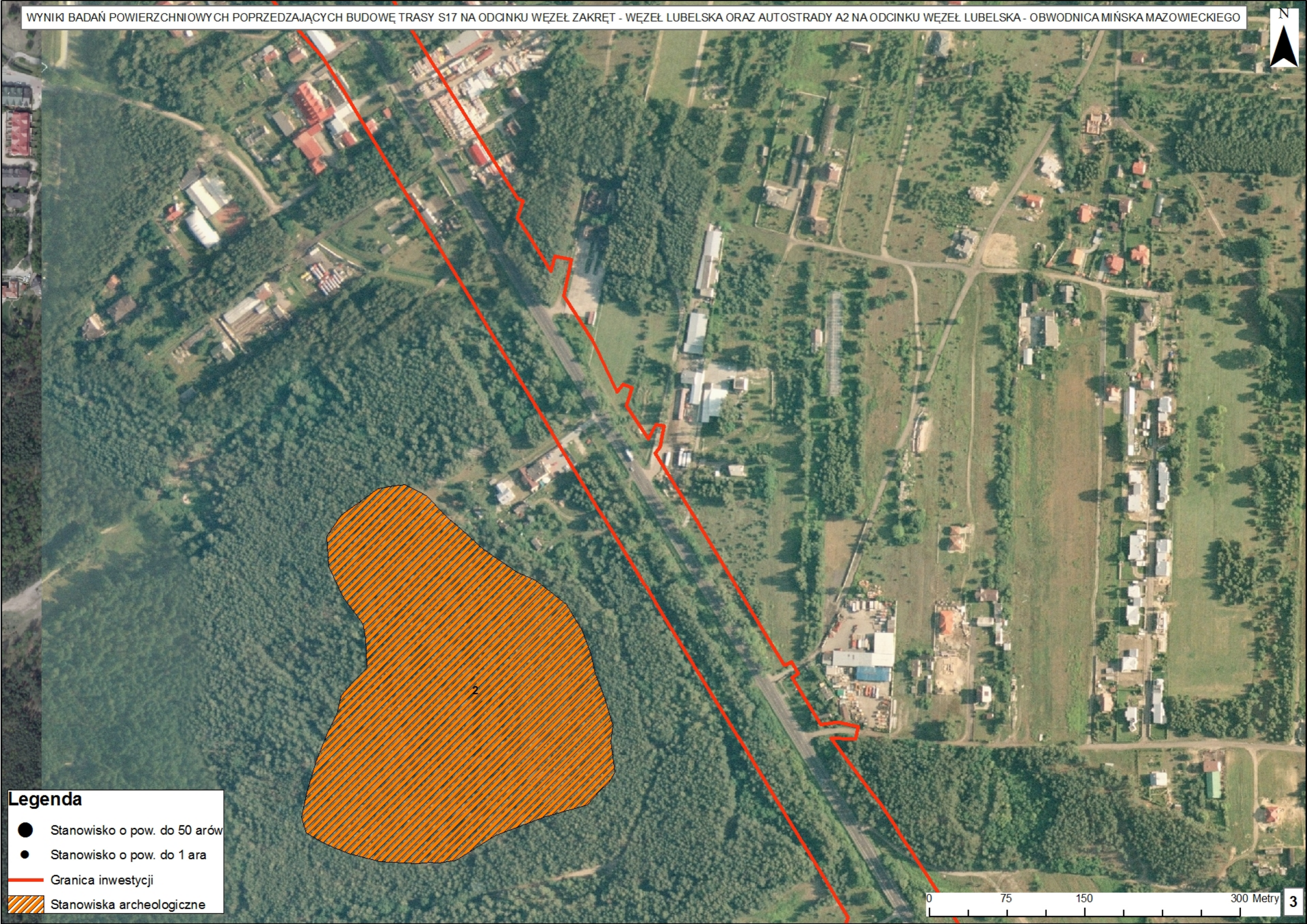
- Stanowisko o pow. do 50 arów
- Stanowisko o pow. do 1 ara
- Granica inwestycji
- ▨ Stanowiska archeologiczne





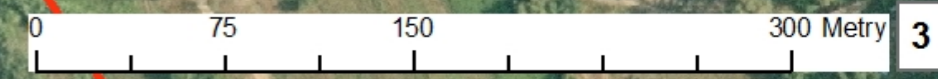
Legenda

- Stanowisko o pow. do 50 arów
- Stanowisko o pow. do 1 ara
- Granica inwestycji
- ▨ Stanowiska archeologiczne



Legenda

- Stanowisko o pow. do 50 arów
- Stanowisko o pow. do 1 ara
- Granica inwestycji
- ▨ Stanowiska archeologiczne





MAZOWIECKI
WOJEWÓDZKI
KONSERWATOR
ZABYTKÓW

L.dz.WA 5183.44.10.2014MW

1-Z + KP-1
08-08-2014

P. Z. W.
21.08.2014

32-1345/14
2014-08-11

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH
Warszawa, dnia 05.08.2014r.
Oddział w Warszawie

2014-08-08

Wpłynęło do rejestru
pod Nr 9467

DECYZJA Nr 894/2014

Działając na podstawie art. 31 ust. 2 w związku z art. 6 ust. 1 pkt 3, art. 89 pkt 2, art. 91 ust. 4, pkt. 4, ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267) - po rozpatrzeniu wniosku Pana Tomasza Kwiecińskiego reprezentującego Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa - z dnia 22.07.2014 r. (pismo nr GDDKiA O/WA-I.2/358/2014 - data wpływu: 24.07.2014 r.) w sprawie określenia zakresu i rodzaju kolejnego etapu niezbędnych badań archeologicznych na trasie planowanej budowy drogi ekspresowej S-17 Warszawa (w. Zakręt) – Garwolin, odcinek w. Zakręt (DK nr 2) – w. Lubelska (A-2) od km ok. 13+700 do km 18+700

o k r e ś l a m

zakres i rodzaj kolejnego etapu niezbędnych badań archeologicznych przed realizacją planowanej budowy drogi ekspresowej S-17 Warszawa (w. Zakręt) – Garwolin, odcinek w. Zakręt (DK nr 2) – w. Lubelska (A-2) od km ok. 13+700 do km 18+700:

1. na obszarze stanowiska archeologicznego nr AZP 57-69/28 należy przeprowadzić archeologiczne badania sondażowe na obszarze obejmującym 1 ar stanowiska w obrębie inwestycji (Majdan 3, stanowisko nr 3 w pasie drogowym – zgodnie z załącznikiem mapowym, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji);

2. na obszarze stanowiska archeologicznego nr AZP 57-69/29 należy przeprowadzić archeologiczne badania sondażowe na obszarze obejmującym 1 ar stanowiska w obrębie inwestycji (Majdan 4, stanowisko nr 4 w pasie drogowym – zgodnie z załącznikiem mapowym, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji);

3. na obszarze stanowiska archeologicznego nr AZP 57-69/30 należy przeprowadzić archeologiczne badania sondażowe na obszarze obejmującym 1 ar stanowiska w obrębie inwestycji (Majdan 5, stanowisko nr 5 w pasie drogowym – zgodnie z załącznikiem mapowym, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji);

4. na obszarze stanowiska archeologicznego nr AZP 57-69/31 należy przeprowadzić archeologiczne badania sondażowe na obszarze obejmującym 1 ar stanowiska w obrębie inwestycji (Majdan 6, stanowisko nr 6 w pasie drogowym – zgodnie z załącznikiem mapowym, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji);

5. na obszarze stanowiska archeologicznego nr AZP 57-69/32 prace ziemne związane z inwestycją należy przeprowadzić pod stałym, ścisłym nadzorem archeologicznym z rygorem zmiany nadzoru na archeologiczne badania wykopaliskowe w przypadku ujawnienia w nadzorowanych wykopach obiektów lub nawarstwień archeologicznych (Majdan 7, stanowisko nr 7 w pasie drogowym – zgodnie z załącznikiem mapowym, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji);

6. w przypadku przenoszenia krzyży, bądź kapliczek przydrożnych należy wszelkie prace ziemne w ich rejonie prowadzić pod stałym, ścisłym nadzorem archeologicznym;

7. wykopy sondażowe należy zlokalizować w siatce arowej zorientowanej według magistrali N-S,

W-E, ujawnione obiekty należy zadokumentować i wyeksplorować w całości (dla wszystkich w/w stanowisk archeologicznych);

8. w trakcie realizacji inwestycji – na całym jej odcinku - należy zapewnić stały nadzór archeologiczny (na etapie robót ziemnych), w celu zadokumentowania reliktyw starożytnego osadnictwa, nie ujawnionych podczas badań weryfikacyjnych.

Uzasadnienie

Rejon w którym planowana jest inwestycja (w zakresie od granic miasta stołecznego warszawa do końca przedmiotowego odcinka km 18+700), został przebadany powierzchniowo podczas prospekcji AZP w 1990 r. W trakcie wspomnianych badań, którymi kierował mgr Stefan Woyda, zidentyfikowano kilkadziesiąt stanowisk archeologicznych, potwierdzając tym samym starożytne oraz średniowieczne osadnictwo na tym terenie. Materiał zabytkowy pozyskany z badań znajduje się w Muzeum Starożytnego Hutnictwa i Metalurgii w Pruszkowie.

Ze względu na lokalizację inwestycji oraz zmiany w dostępności terenu jakie nastąpiły od momentu prowadzenia prospekcji AZP, w decyzji Mazowieckiego Woj. Konserwatora Zabytków Nr 1411/2013 z dnia 31.12.2013 r. (L.dz.WA 5183.12.30.2013 MW) nakazano m.in. wykonanie weryfikacyjnych, archeologicznych badań powierzchniowych w pasie o szerokości 300 m od osi planowanej drogi oraz wytypowanie stanowisk archeologicznych (ujawnionych w trakcie badań weryfikacyjnych oraz znajdujących się w ewidencji MWKZ) bezpośrednio narażonych przez inwestycję i do przebadania ich wykopaliskowo.

Badania weryfikacyjne powierzchniowe metodą AZP zostały przez inwestora przeprowadzone zgodnie z decyzją nr 256/2014 z dnia 21.03.2014 r. (WA 5161.35.1.2014 MW) w dniach od 26.03.2014 r. do 02.04.2014 r. pod kierownictwem mgr. Grzegorza Kałwaka.

W trakcie badań zweryfikowano i potwierdzono lokalizację stanowisk archeologicznych w pasie oddziaływania inwestycji, nadano im numery w pasie inwestycji oraz wytypowano te znajdujące się w bezpośredniej kolizji z planowanymi pracami.

Omawiane zabytki, to zachowane w ziemi (pod współczesną warstwą użytkową) ślady osadnictwa i pozostałości osad późnośredniowiecznych oraz wczesnonowożytnych, a także jedno znalezisko luźne datowane na okres wpływów rzymskich.

Mając na uwadze wyniki badań AZP oraz badań weryfikacyjnych, wskazane jest przeprowadzenie badań sondażowych na wytypowanych wcześniej stanowiskach. Ich celem jest przybliżenie charakterystyki stanowisk archeologicznych znajdujących się w liniach rozgraniczających inwestycji oraz zweryfikowanie zasięgu kolizji przedmiotowych stanowisk z planowaną inwestycją.

W przypadku zabytków archeologicznych wszelkie zmiany w użytkowaniu terenów, oraz związane z nimi działania inwestycyjne, ingerujące w strukturę gruntu (poniżej współczesnej warstwy użytkowej) natrafiając na zabytkowe obiekty niszczą je bezpowrotnie.

Uwzględniając w/w zagrożenia, działając zgodnie z ustaleniami art. 31 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.) – **planowane działania inwestycyjne muszą być poprzedzone badaniami archeologicznymi** (powierzchnia badań wykopaliskowych, szerokopłaszczyznowych zostanie określona po dostarczeniu do MWKZ wyników badań sondażowych, zawierających wnioski konserwatorskie).

Dodatkowy stały nadzór archeologiczny (na etapie robót ziemnych) w trakcie realizacji planowanej inwestycji jest niezbędny ze względu na konieczność zadokumentowania śladów osadnictwa pradziejowego, nie ujawnionych podczas badań weryfikacyjnych, z powodu niedostępności niektórych obszarów do przeprowadzenia badań archeologicznych metodą powierzchniową.

Opierając się na dokumentacji badań AZP oraz wynikach weryfikacyjnych badań powierzchniowych a także na wnioskach konserwatorskich przedstawionych przez autorów badań orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie

1. Niniejsza decyzja nie zwalnia z obowiązku uzyskania pozwolenia na prowadzenie badań archeologicznych - zgodnie z art. 36 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.) oraz od uzyskania opinii wskazanej w art. 11d ust. 1 pkt. 8f ustawy z dnia 10 kwietnia o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2003 r. Nr 80, poz. 721 z późn. zm.)

2. Ze względu na charakter stanowisk archeologicznych w pasie inwestycji określonych nr 3, 4, 5, i 6; podobny charakter znalezisk oraz lokalizację, należy wziąć pod uwagę możliwość, iż stanowiska archeologiczne oznaczone jako Majdan 3, Majdan 4, Majdan 5, Majdan 6 stanowią jeden ciąg osadniczy lub też jedno stanowisko archeologiczne o dużym zasięgu. Podczas tworzenia programu badań sondażowych oraz planowania lokalizacji wykopów należy wziąć uwagę konieczność weryfikacji stanu faktycznego.

3. W przypadku zmiany zakresu inwestycji w ten sposób, że stanowisko archeologiczne AZP 57-69/33 (Majdan 8, stanowisko nr 8 w pasie drogowym – zgodnie z załącznikiem mapowym, stanowiącym integralną część niniejszej decyzji) znajdzie się w zasięgu prac ziemnych, na stanowisku należy przeprowadzić badania sondażowe w zakresie 2 arów w obrębie inwestycji. Na podstawie wyników badań sondażowych zostanie określony zakres badań szerokopłaszczyznowych.

4. Stały nadzór archeologiczny oznacza, iż wyznaczony archeolog jest stale, osobiście obecny podczas prac ziemnych objętych rygiem nadzoru. Na bieżąco prowadzi dokumentację fotograficzną oraz prowadzi nieprzerwaną, wnikliwą obserwację nadzorowanych prac, informując MWKZ regularnie o ich postępach oraz na bieżąco o potencjalnych znaleziskach.

5. Zaleca się prowadzenie badań archeologicznych wg zasad eksploracji i dokumentacji terenowej, opracowanych przez Instytut Archeologii Uniwersytetu Warszawskiego na terenach dużych inwestycji drogowych, które są zgodne z Zaleceniami dla kierujących badaniami archeologicznymi

6. Od decyzji niniejszej przysługuje, zgodnie z przepisem art. 129 § 1 i § 2 Kodeksu postępowania administracyjnego, odwołanie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, które strona może wnieść w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, za pośrednictwem Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, ul. Nowy Świat 18/20, 00-373 Warszawa.

Załącznik 1 stanowiący integralną część niniejszej decyzji - plan inwestycji z zaznaczonymi stanowiskami archeologicznymi



MAZOWIECKIEGO
WOJEWÓDZKIEGO
KONSERWATORA ZABYTKÓW

Anton Oleksicki

Otrzymują:

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

2. a/a WUOZ WA MW.

Do wiadomości:

1. Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków
ul. Nowy Świat 18/20
00-373 Warszawa



(00)359007734636154890



Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy

plac Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, tel. (022) 443 10 00, 443 10 01, faks (022) 443 10 02
www.um.warszawa.pl

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Oddział w Warszawie 2014-08-12

2014 -08- 1 1

Wpłynęło do rejestru
pod Nr 9620

KZ-A.4120.212.2014.AWZ
(2 .AWZ.KZ-A)

1-2+KP-1
11-08-2014

P. Z. H.
13.09.2014

Warszawa dnia 05. SIE. 2014

DECYZJA NR 140 A/14

Po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa, złożonego przez Pana Tomasza Kwiecińskiego - Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji z dnia 22 lipca 2014 r. (data wpływu: 24 lipca 2014 r.), znak: GDDKiA O/WA - I.2/357/2014, w sprawie określenia rodzaju i zakresu kolejnego etapu niezbędnych **badania archeologicznych do wykonania przed fazą budowy na trasie planowanego odcinka dogi ekspresowej S-17 Warszawa (w. Zakręt) - Garwolin, odcinek w. Zakręt (DK nr 2) - w. Lubelska (A-2) od km ok. 13+700 do km 18+700 w granicach m.st. Warszawy;** działając na podstawie art. 31 ust. 2 w związku z art. 6 ust. 1 pkt 3, art. 96 ust. 2 ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568, ze zm.), § 2 pkt 1 lit. t porozumienia z dnia 1 czerwca 2005 r. w sprawie powierzenia miastu stołecznemu Warszawie prowadzenia niektórych spraw z zakresu właściwości Wojewody Mazowieckiego, realizowanych przez Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, zawartego pomiędzy Wojewodą Mazowieckim a miastem stołecznym Warszawa (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138 z dnia 13.06.2005 r. poz. 4314) i aneksów z dnia 1 czerwca 2006 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 156, poz. 6149); z dnia 31 grudnia 2007 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 269, poz. 9331); z dnia 15 lipca 2010 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 138, poz. 3283) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.)

określam

brak konieczności przeprowadzenia badań archeologicznych do wykonania przed fazą budowy na trasie planowanego odcinka dogi ekspresowej S-17 Warszawa (w. Zakręt) - Garwolin, odcinek w. Zakręt (DK nr 2) - w. Lubelska (A-2) od km ok. 13+700 do km 18+700 w granicach m.st. Warszawy

Uzasadnienie

Wiosną 2014 r. na mocy decyzji Stołecznego Konserwatora Zabytków 1A/14 z dn. 13.01.2014 r., zostały przeprowadzone powierzchniowe badania archeologiczne poprzedzające budowę drogi ekspresowej S-17 na terenie m.st. Warszawy.

W trakcie badań zarejestrowano dwa stanowiska: archiwalne stanowisko Warszawa Wesola - stan. 2^o o numerze AZP 57-68/2^o oraz nowoodkryte stanowisko Warszawa Stara Miłosna - stan. 1 o numerze AZP 57-68/11.

Stanowisko AZP 57-68/2^o ma charakter archiwalny. Zostało odkryte zapewne na przelomie XIX i XX w. - w archiwum Państwowego Muzeum Archeologicznego znajduje się notatka informująca o lokalizacji stanowiska o treści: *Miłosna na 16 wiorście, na zakręcie szosy brzeskiej = lubelską*. W 1990 r. podjęto próby weryfikacji lokalizacji stanowiska lecz zakończyły się one niepowodzeniem - nie odkryto nowych zabytków. Podczas badań powierzchniowych w roku 2014 stwierdzono, że teren na którym przypuszczalnie znajdowało się stanowisko został zabudowany stacją benzynową, hotelem oraz domami jednorodzinnymi.

Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków

ul. Nowy Świat 18/20, 00-373 Warszawa, tel. 22 443 36 40, 22 443 36 41, 22 443 36 77, faks 22 443 36 42
zabytki@um.warszawa.pl

Na terenie wolnym od zabudowy nie udało się odkryć zabytków archeologicznych. Stanowisko znajduje się w nieznacznej kolizji z pasem planowanej inwestycji (0,19 ha). W związku z powyższym oraz z uwagi na znaczne przekształcenie pierwotnego obszaru wydmy **nie jest konieczne wykonanie badań archeologicznych przed fazą budowy. Teren w kolizji z inwestycją powinien zostać objęty badaniami archeologicznymi w formie nadzoru podczas realizacji plac budowlanych.**

Za nowoodkryte stanowisko należy uznać teren zajmowany przez umocnienia polowe będące elementem powstałego w roku 1915 r. tzw. Przedmościa Warszawa. Obecnie istniejące pozostałości to dwa zniszczone bunkry typu Regelbau 514 i 120 oraz odcinki okopów z małymi połowymi schronami/ukryciami. Zgodnie z art. 31 ust. 2 ww. ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami zakres i rodzaj badań ustala konserwator zabytków wyłącznie w takim zakresie, w jakim roboty budowlane albo roboty ziemne lub zmiana dotychczasowej działalności na terenie, na którym zabytki archeologiczne, zniszczą lub uszkodzą zabytek archeologiczny. **Teren umocnień znajduje się jednak w całości poza pasem inwestycji, zatem i w tym przypadku nie jest konieczne wykonanie badań archeologicznych przed fazą budowy.**

W tym stanie rzeczy należało orzec jak w sentencji.

Pouczenie

1. Od niniejszej decyzji stronie służy odwołanie do Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego, ul. Krakowskie Przedmieście 15/17, 00-071 Warszawa, w terminie 14 dni od dnia doręczenia, za pośrednictwem Stołecznego Konserwatora Zabytków, ul. Nowy Świat 18/20, 00-373 Warszawa
2. Niniejsza decyzja nie zwalnia z obowiązku uzyskania opinii wskazanej w art. 11d ust. 1 pkt 8f ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz.U. 2013.686- t.j.)



z up. PREZYDENTA M. ST. WARSZAWY

Piotr Brabander
Stołeczny Konserwator Zabytków

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa, Zastępca Dyrektora Oddziału ds. Inwestycji - Pan Tomasz Kwieciński
2. a/a tut. Biuro

Do wiadomości:

1. Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków, ul. Nowy Świat 18/20, 00-373 Warszawa



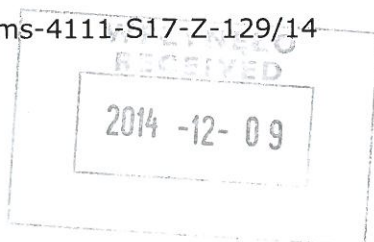
(00)359007734873691028

POLECONY

PRIORYTET
PRIORITAIRE

Warszawa, 08 grudnia 2014 r.

GDDKiA OWA-KP-1-ms-4111-S17-Z-129/14



AECOM Consulting Sp. z o. o.
ul. Domaniewska 34 a
02-672 Warszawa

Dot: Budowy drogi ekspresowej S17 na odcinku węzeł „Zakręt” – węzeł Lubelska (bez węzła) od km 14+200 do km 16+700.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie informuje, że przekazane przy piśmie AECOM/T/ZGW/S17/438/2014 z 24.11.2014 r. opracowanie pn. „Prognozy i analizy ruchu” dla zadania „Budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku węzeł „Zakręt” – węzeł Lubelska (bez węzła) od km 14+200 do km 16+700”, zostało uzgodnione przez Departament Przygotowania Inwestycji GDDKiA przy piśmie GDDKiA-DPI-WAR/4083/182/ik/14 z dnia 01.12.2014 r. (załącznik 1).

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Oddział w Warszawie
Kierownik Projektu
Marcin Sieklucki
mgr inż. Marcin Sieklucki

Załącznik:

1. Pismo GDDKiA-DPI-WAR/4083/182/ik/14 z dnia 01.12.2014 r.

Do wiadomości:

1. Z.I,
2. a/a.

Sprawę prowadzi: mgr inż. Marcin Sieklucki
Zespół Kierownika Projektu GDDKiA O/WA
tel. (22) 209-24-24, fax. (22) 209-24-25
msieklucki@gddkia.gov.pl



KP-1 1234

2014-12-02 KPA

LC MB



**Dyrektor Departamentu
Przygotowania Inwestycji**

GDDKiA-DPI-WAR/4083/182/ik/14

03.12.2014r

BB- pismo o wyjazd. prot. adw.

2014-12-02

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Warszawa

Warszawa, 2014-12-01

Wpisano do rejestru pod nr. 2212/12/14
01-12-2014

data

**Generalna Dyrekcja Dróg
Krajowych
Oddział w Warszawie**

Dotyczy: Prognozy ruchu dla opracowania dokumentacji projektowej dla inwestycji „Budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku węzeł Zakręt – węzeł Lubelska (bez węzła)”

W odpowiedzi nr pismo GDDKiA O/WA-KP-1.bbj-4111-S17-Z-119/2014 i w nawiązaniu do pisma AECOM/T/ZGW/S17/438/2014, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Departament Przygotowania Inwestycji informuje, że uzgadnia poprawione wyniki prognozy ruchu.

DYREKTOR
Departamentu Przygotowania Inwestycji

[Signature]
w/z Tomasz Stańczak

Do wiadomości:

1. Aecom Consulting sp. z o. o.,
ul. Domaniewska 34a, 02-672 Warszawa

Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

ul. Wronia 53
00-874 Warszawa
tel.: (022) 375 88 88
fax: (022) 375 86 00

e-mail: kancelaria@gddkia.gov.pl
www.gddkia.gov.pl



**Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad**
Oddział w Warszawie

Investor

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



Jednostka projektowa

AECOM Consulting Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 34 a
02-672 Warszawa

Faza projektu

Projekt budowlany

Obiekt budowlany

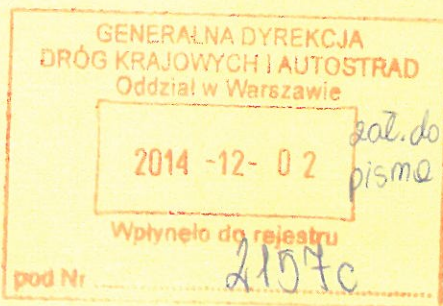
Budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku węzeł „Zakręt” – węzeł „Lubelska”
(bez węzła) od km 14+200 do km 16+700

Nr tomu

3

Tytuł opracowania

Opracowanie z zakresu analiz i prognoz ruchu



NACZELNIK
Wydziału Analiz Ruchu

mgr inż. Krzysztof Kowalski
N2. Lubos Dobujski

Exemplar uzgodniony NDPI-NAR
G-DDK.A 25.11.2014.

Funkcja	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień budowlanych	Podpis
Projektant	mgr inż. Zbigniew Wichański	Drogowa	77/DOŚ/07	
Opracował	mgr inż. Przemysław Panek	Drogowa	-	

Nr archiwalny opracowania	Nr umowy	Data opracowania	Nr egzemplarza
040002	77/2014	17.11.2014r.	2

Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Ochrony Środowiska

00-716 WARSZAWA
ul. Bartycka 110A
tel.: 22 651 07 07; 22 651 06 60

fax: 22 651 06 76
e-mail: warszawa@wios.warszawa.pl
http://www.wios.warszawa.pl

Warszawa, 2015.01.20

MO.7016.1.9.2015.IW

AECOM Consulting Sp. z o.o.
ul. Domaniewska 34 a
02 - 672 WARSZAWA

Odpowiadając na wniosek z dnia 8.01.2015 r. informuję, że aktualny stan jakości powietrza (wartości uśrednione dla roku) w rejonie drogi ekspresowej S17 na projektowanym odcinku od węzła „Zakręt” do węzła „Lubelska” (bez węzła) wynosi:

- dwutlenek azotu - 15 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- dwutlenek siarki - 7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- tlenek węgla - 300 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- pył zawieszony PM10 - 24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- pył zawieszony PM2,5 - 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- benzen - 1 $\mu\text{g}/\text{m}^3$,
- ołów - 0,05 $\mu\text{g}/\text{m}^3$.

Aktualny stan jakości powietrza określono dla substancji wymienionych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. poz. 1031).

Jednocześnie proszę o dokonanie wpłaty należności za powyższe w terminie 14 dni zgodnie z załączonym rachunkiem wystawionym na podstawie rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 12 listopada 2010 r. w sprawie opłat za udostępnianie informacji o środowisku (Dz. U. Nr 215, poz. 1415).

Zeskanowane pismo w wersji elektronicznej zostało przesłane na adres: krzysztof.jedrych@aecom.com.

Załącznik: 1
1. rachunek

Otrzymują:
1. adresat
2. aa

Z upoważnienia
Mazowieckiego Wojewódzkiego
Inspektora Ochrony Środowiska

NACZELNIK WYDZIAŁU
MONITORINGU ŚRODOWISKA
E. Pacholska
Ewa Pacholska