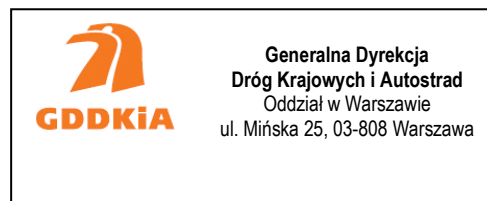


Inwestor:



Jednostka projektowa:



**UZUPEŁNIENIE DO RAPORTU O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO
PRZEDŁOŻONEGO DO POSTĘPOWANIA ZMIERZAJĄCEGO DO
WYDANIA DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH DLA
PRZEDSIĘWZIĘCIA POLEGAJĄCEGO NA BUDOWIE WSCHODNIEJ
OBWODNICY WARSZAWY W CIĄGU DROGI KRAJOWEJ NR 17
PARAMETRACH TRASY EKSPRESOWEJ NA ODCINKU WĘZEL
„DREWNICA” (Z WĘZŁEM) NA DR. S8 – DO KM OK. 3+600.**

ZAŁĄCZNIK 5
RAPORT ZE SPOTKAŃ INFORMACYJNYCH

Warszawa, wrzesień 2015

ZAŁĄCZNIK 5

Raport ze spotkań informacyjnych przeprowadzonych w 2013 r.

Określenie przebiegu projektowanej
Wschodniej Obwodnicy Warszawy
w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy
ekspresowej na odcinku węzeł
"Drewnica" (z węzłem) na drodze S-8 -
węzeł "Zakręt" (bez węzła) na drodze
nr 2, wraz z materiałami do wniosku
o uzyskanie decyzji o środowiskowych
uwarunkowaniach dla budowy
Wschodniej Obwodnicy Warszawy
na odcinku węzeł "Drewnica" - węzeł
"Zakręt" oraz raportem o oddziaływaniu
na środowisko

Raport ze spotkań informacyjnych

Maj 2013

SPIS TREŚCI

1. Przedmiot spotkań informacyjnych	3
2. Opis planowanej inwestycji	3
3. Cel opracowania oraz przeprowadzonych spotkań informacyjnych	7
4. Opinie jednostek samorządowych i administracyjnych	7
5. Informacje o planowanych spotkaniach	11
5.1 Ogłoszenia w miejscach użyteczności publicznej	11
5.2 Ogłoszenia w Internecie.....	16
5.3 Artykuły w prasie lokalnej.....	26
5.4 Spotkania informacyjne – terminy i lokalizacje.....	32
6. Przebieg spotkań informacyjnych	32
7. Zestawienie, analiza i sposób uwzględnienia wniosków jednostek samorządowych i administracyjnych	34
8. Zestawienie, analiza i sposób uwzględnienia wniosków indywidualnych	55
8.1. Rembertów – wnioski indywidualne.....	56
8.2. Zielonka – wnioski indywidualne	59
8.3. Żąbki i Marki – wnioski indywidualne.....	62
8.4. Warszawa – Wesola – wnioski indywidualne.....	66
8.5. Sulejówkę – wnioski indywidualne.....	158
9. Podsumowanie	184
10. Dalsze etapy projektowania	186

SPIS ZAŁĄCZNIKÓW:

- 1. Pisma do jednostek administracyjnych i samorządowych w sprawie zaopiniowania proponowanych wariantów przebiegu WOW oraz informujących o planowanych spotkaniach informacyjnych**
- 2. Listy obecności na spotkaniach informacyjnych**
- 3. Protokoły ze spotkań informacyjnych**
- 4. Kopie formularzy wniosków**
 - 4.1 Wnioski jednostek administracyjnych i samorządowych
 - 4.2 Formularze wniosków indywidualnych
- 5. Listy wnioskodawców**
 - 5.1 Lista wnioskujących w sprawie Dzielnicy Warszawa-Rembertów
 - 5.2 Lista wnioskujących w sprawie Miasta Zielonka
 - 5.3 Lista wnioskujących w sprawie Miast Żąbki i Marki
 - 5.4 Lista wnioskujących w sprawie Dzielnicy Warszawa-Wesoła
 - 5.5 Lista wnioskujących w sprawie Miasta Sulejówkę
- 6. Dokumentacja fotograficzna spotkań informacyjnych**

1. Przedmiot spotkań informacyjnych

Przedmiotem przeprowadzanych spotkań informacyjnych była inwestycja polegająca na wykonaniu zadania "Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł "Drewnica" (z węzłem) na drodze S-8 - węzeł "Zakręt" (bez węzła) na drodze nr 2, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł "Drewnica" - węzeł "Zakręt" oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko".

Formalną podstawą opracowania jest umowa nr Umowa nr 44/2012 z dnia 11 kwietnia 2012 r. zawarta między Generalną Dyрекcją Dróg Krajowych i Autostrad a firmą: Jacobs Polska Sp. z o.o. w wyniku rozstrzygnięcia przetargu o udzielenie zamówienia publicznego.

2. Opis planowanej inwestycji

Lokalizacja inwestycji:

Inwestycja jest zlokalizowana na terenie województwa mazowieckiego w powiatach: wołomińskim, warszawskim i mińskim, w granicach administracyjnych miast: Marki, Żąbki, Zielonka, Sulejówek oraz Dzielnic Warszawy Rembertowa i Wesołej.

Podstawowe parametry techniczne drogi ekspresowej:

- klasa techniczna drogi - S
- prędkość projektowa - 100 km/h
- prędkość miarodajna - 110 km/h
- nośność nawierzchni - 115 kN/oś
- całkowicie ograniczona dostępność (dostępność tylko w węzłach)
- kategoria ruchu - KR-6
- przekrój - 2 x 3 pasy ruchu
- szerokość pasa ruchu - 3,5 m
- szerokość pasów awaryjnych - 2,5 m
- szerokość pasa dzielącego - min 4 m (bez opasek)

Przebieg planowanych wariantów

Na obecnym etapie projektowania rozważano łącznie 8 wariantów przebiegu trasy WOW, analizując każdorazowo przebieg trasy na całym odcinku pomiędzy węzłami Drewnica oraz Zakręt. Podejście takie wymusza analizę znacznej ilości wariantów, jednakże daje w konsekwencji również możliwość ich bezpośredniego porównania między sobą i ostatecznie wybór jednego wariantu najbardziej korzystnego na całym analizowanym odcinku. Dodatkowo oprócz wariantów lokalizacyjnych trasy każdy z wariantów posiada podwarianty odnoszące się do węzłów.

W celu jasnego określenia nazewnictwa poszczególnych wariantów na poniższych schematach przedstawiono kolejno przebieg wariantów na całym analizowanym odcinku. W celu czytelnego przedstawienia wariantów poniżej opisano przebiegi posługując się ich wzajemnym położeniem zgodnym z kierunkami wschód zachód.

Wariant 1

Przebieg trasy w tym wariantcie to zachód-zachód-zachód. W wariantcie rozpatrywane są dodatkowo po dwa podwarianty dla 4 węzłów: Węzła Drewnica, Węzła Żabki, Węzła Rembertów i Węzła Wesola.



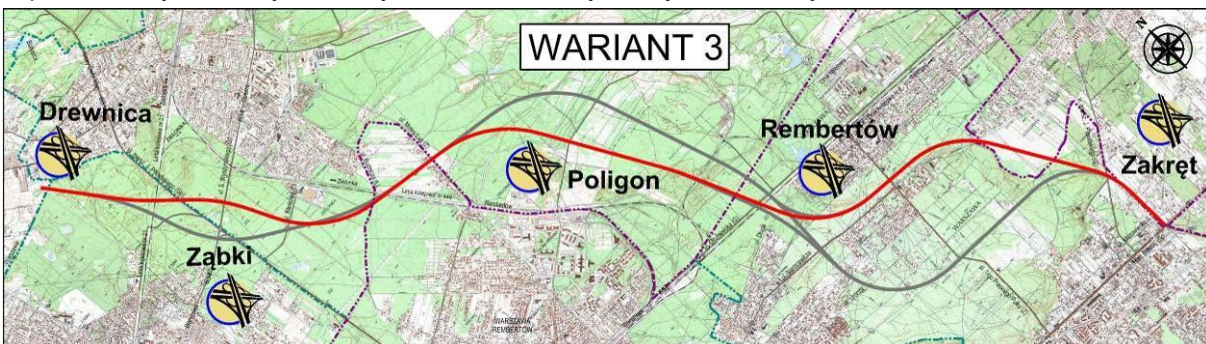
Wariant 2

Przebieg trasy w tym wariantcie to wschód-zachód-zachód. W wariantcie rozpatrywane są dodatkowo po dwa podwarianty dla 4 węzłów: Węzła Drewnica, Węzła Żabki, Węzła Rembertów i Węzła Wesola.



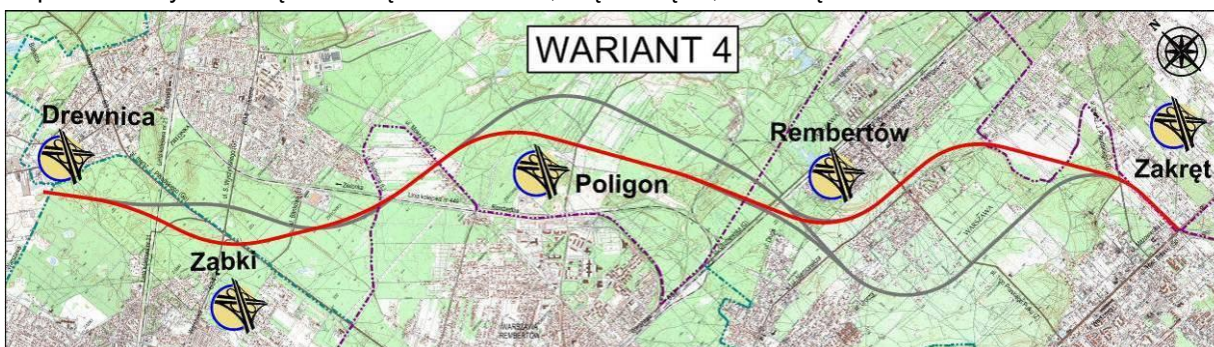
Wariant 3

Przebieg trasy w tym wariantcie to wschód-zachód-wschód. W wariantcie rozpatrywane są dodatkowo po dwa podwarianty dla 3 węzłów: Węzła Drewnica, Węzła Żabki, oraz Węzła Rembertów.



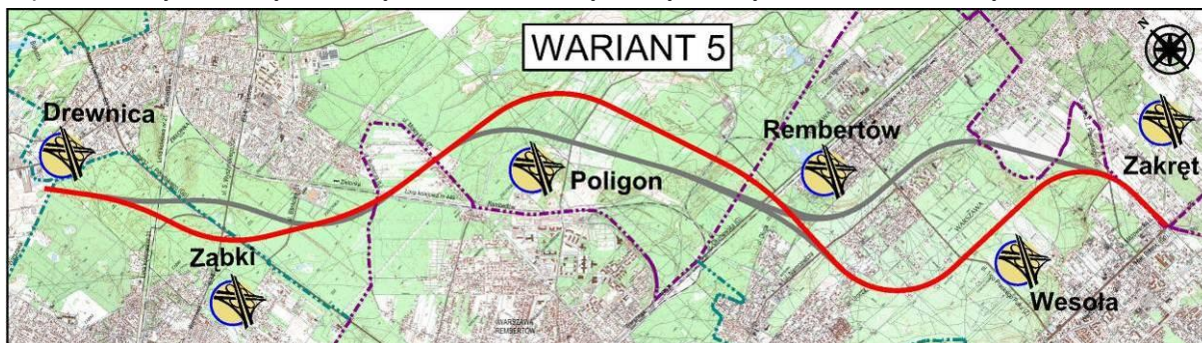
Wariant 4

Przebieg trasy w tym wariantcie to zachód-zachód-wschód. W wariantcie rozpatrywane są dodatkowo po dwa podwarianty dla 3 węzłów: Węzła Drewnica, Węzła Żabki, oraz Węzła Rembertów.



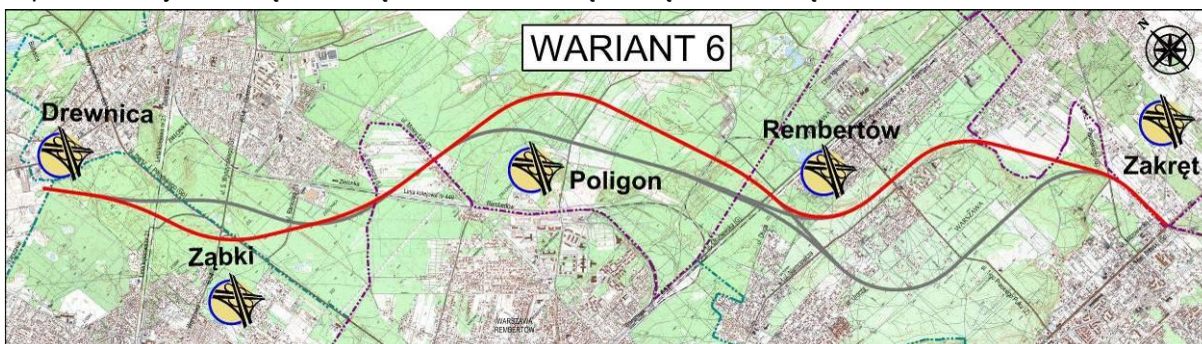
Wariant 5

Przebieg trasy w tym wariantcie to zachód-wschód-zachód. W wariantcie rozpatrywane są dodatkowo po dwa podwarianty dla 4 węzłów: Węzła Drewnica, Węzła Żabki, Węzła Rembertów i Węzła Wesola.



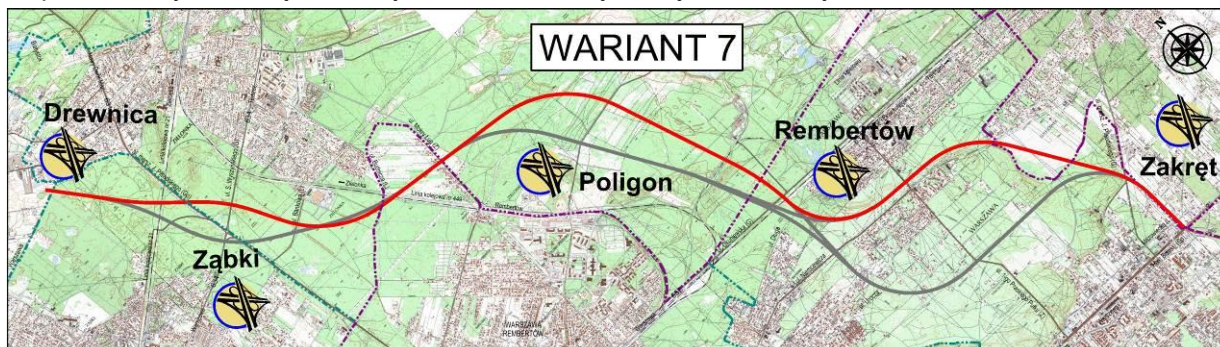
Wariant 6

Przebieg trasy w tym wariantcie to zachód-wschód-wschód. W wariantcie rozpatrywane są dodatkowo po dwa podwarianty dla 3 węzłów: Węzła Drewnica, Węzła Żabki, oraz Węzła Rembertów.



Wariant 7

Przebieg trasy w tym wariantcie to wschód-wschód-wschód. W wariantcie rozpatrywane są dodatkowo po dwa podwarianty dla 3 węzłów: Węzła Drewnica, Węzła Żabki, oraz Węzła Rembertów.



Wariant 8

Przebieg trasy w tym wariantcie to wschód-wschód-zachód. W wariantcie rozpatrywane są dodatkowo po dwa podwarianty dla 4 węzłów: Węzła Drewnica, Węzła Żabki, Węzła Rembertów i Węzła Wesola.



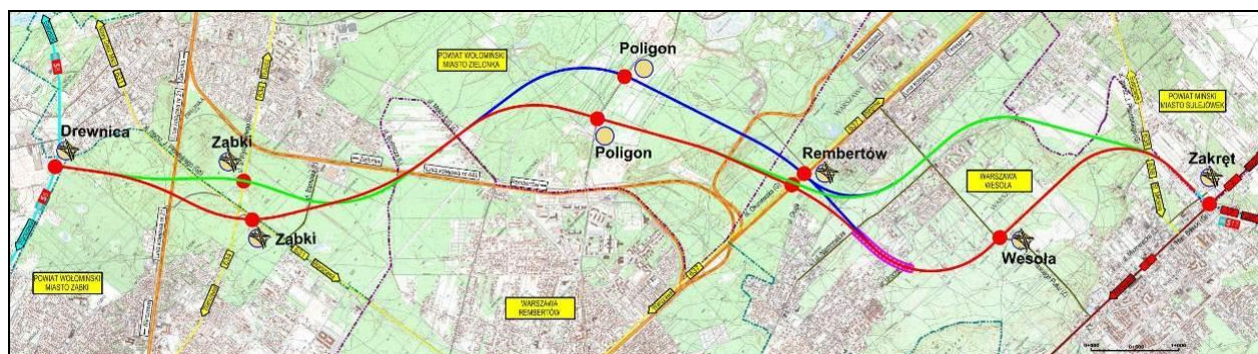
W poniższej tabeli (Tab. 2-1) opisano odcinki trasy, na których poszczególne warianty lokalizacyjne są zróżnicowane, natomiast w dalszej części opisano przebieg wariantów na tle istniejącego zagospodarowania terenu.

Tab. 2-1 Ogólne zobrazowanie wariantów lokalizacyjnych trasy ekspresowej S-17 w podziale na odcinki

Odcinek trasy*	Odcinki zróżnicowane	Nr wariantów	Kilometraż *	Uwagi
Węzeł Drewnica – Droga leśna w km 0+600	Odcinek wspólny	W1,W2,W3,W4, W5,W6,W7,W8	0+000- 0+600	Długości wariantów na tym odcinku zgodne
Węzeł Drewnica – Linia kolejowa nr 449 Zielonka-Rembertów	Wariant wschodni	W2, W3,W7,W8	0+600 – 4+300	Na odcinku 3+200-4+300 wariant przechodzi w zachodni przebieg
	Wariant zachodni	W1,W4, W5,W6		Na odcinku 3+200-4+300 wariant przechodzi we wschodni przebieg
Linia kolejowa nr 449 - okol. ul. Mokry Ług	Odcinek wspólny	W1,W2,W3,W4, W5,W6,W7,W8	4+300 – 5+200	Długości wariantów przybliżone
ul. Mokry Ług – ul. Okuniewska (obszar Poligonu)	Wariant wschodni	W5,W6,W7,W8	5+200 – 9+500	Odcinek różnicujący długości wariantów. Wariant we wschodnim przebiegu dłuższy.
	Wariant zachodni	W1,W2,W3,W4	5+200 – 9+000	
ul. Okuniewska – al. Marsz. J. Piłsudskiego	Wariant wschodni	W3,W4,	9+000 –13+300	Odcinek najbardziej różnicujący długości wariantów
		W6,W7	9+500 – 13+700	
	Wariant zachodni	W1,W2,	9+000 – 13+800	
		W5,W8	9+500 – 14+200	
al. Marsz. J. Piłsudskiego – Węzeł Zakręt	Odcinek wspólny	W1,W2,W3,W4, W5,W6,W7,W8	Do końca opracowania	Długości wariantów od ok 14+000 km do ok 14+900 km

*odcinki trasy oraz kilometraż zostały podane orientacyjnie w celu łatwiejszego zobrazowania różnic między poszczególnymi lokalizacjami wariantów.

W materiałach informujących o planowanych spotkaniach informacyjnych posługiwano się mapą orientacyjną, na której poszczególne odcinki wariantowe przebiegu trasy przedstawiono w rozróżnieniu na kolory, dzięki czemu mieszkańcy w złożonych wnioskach powoływali się na kolory przedstawione na mapie orientacyjnej.



LEGENDA:	
	projektowane warianty jezdni drogi ekspresowej S17
	wariant 1
	wariant 2
	wariant 3
	wariant 4
	wariant 5
	wariant 6
	wariant 7
	wariant 8
	projektowane odcinki dróg ekspresowych S8 i S17 (według odrębnych opracowań)
	istniejące drogi krajowe
	istniejące drogi wojewódzkie
	istniejące ulice
	granice powiatów
	granice gmin
	projektowane obiekty inżynierskie
	tory kolejowe przecinające proj. drogę S17
	symbol proj. obiektu inżynierskiego - wiadukt
	symbol proj. zjazdu technologicznego
	symbol proj. węzła drogowego
	projektowany tunel

3. Cel opracowania oraz przeprowadzonych spotkań informacyjnych

Głównym celem dokumentacji jest zaproponowanie optymalnego tj. spełniającego wymagania techniczne, ekonomiczne i środowiskowe rozwiązania drogi ekspresowej, jako kompleksowej inwestycji drogowo-przestrzennej wraz z powiązaniem jej z siecią dróg istniejących, budową obiektów inżynierskich, dróg dojazdowych, odwodnienia, urządzeń ochrony środowiska oraz przebudową kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej.

Celem spotkań informacyjnych było poinformowanie społeczności lokalnej o planowanym przedsięwzięciu, prezentacja wariantowego przebiegu inwestycji wraz z zamierzeniami Inwestora, stworzenie mieszkańcom terenów sąsiadujących z inwestycją możliwości zgłoszenia ewentualnych uwag lub wskazania rozwiązań preferowanych. Spotkania informacyjne oraz zasięgnięcie opinii jednostek administracyjnych mają również na celu umożliwienie Projektantom, Inwestorowi oraz organom wydającym decyzje administracyjne wyboru optymalnego wariantu rozwiązania projektowego uwzględniającego możliwie najwięcej postulatów zainteresowanych stron.

4. Opinie jednostek samorządowych i administracyjnych

W pierwszej kolejności zwrócono się o wydanie opinii dotyczących rozwiązań projektowych do wymienionych poniżej instytucji. W miarę potrzeb organizowano z zainteresowanymi jednostkami spotkania konsultacyjne i prezentacje.

- Urząd Miasta Marki
- Urząd Miasta Ząbki
- Urząd Miasta Zielonka
- Urząd Dzielnicy Warszawa-Rembertów
- Urząd Dzielnicy Warszawa-Wesoła
- Urząd Miasta Sulejówek
- Starostwo Powiatowe Wołomin
- Starostwo Powiatowe w Mińsku Mazowieckim
- Urząd m.st. Warszawy
- Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego
- Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich (MZDW)
- Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie (ZDM)
- Nadleśnictwo Drewnica
- Lasy Miejskie - Warszawa
- Mazowiecki Zespół Parków Krajobrazowych

Tab. 4-1 Przebieg konsultacji projektowych z jednostkami samorządowymi i administracyjnymi. Zestawienie opinii jednostek.

L.p	Instytucja	Spotkania	Terminy spotkań	Tematy poruszone na spotkaniach i w pismach	Data opinii	Treść opinii
1.	Starostwo Powiatowe Wołomin	Brak	-	-	-	Brak
2.	Starostwo Powiatowe w Mińsku Mazowieckim	Tak	29.01.2013	Omówiono warianty przebiegu trasy i uwarunkowania realizacyjne. Przedstawiciele Starostwa poinformowali, że opinia będzie wysłana w porozumieniu z Burmistrzem Sulejówka	12.02.2013	Preferowane warianty: 1, 2, 5, 8
3.	Urząd Miasta Marki	Tak. Spotkanie z Wydziałem Nieruchomości i Gospodarki Wodnej oraz Wydziałem Ochrony Środowiska	05.02.2013	1. Urząd udostępnił MPZP. 2. Przekazano informacje dotyczące konieczności wprowadzenia dodatkowych przepustów melioracyjnych w rejonie węzła Drewnica (pod drogą S8 oraz łącznicami węzła Drewnica). 3. Przekazano informacje na temat planów zabudowy rejonu węzła Drewnica (wydane pozwolenia na budowę). 4. Omówiono zakres występowania terenów górniczych (miejsca po wydobyciu piasku na potrzeby wyrobu cegieł). Nie stwierdzono jakichkolwiek konsekwencji dla rozwiązań projektowych. 5. Projektant odwodnienia z firmy Jacobs poinformował o sposobie rozwiązania kolizji istniejących rowów melioracyjnych z projektowanymi łącznicami węzła Drewnica - rozwiązania zostały pozytywnie zaopiniowane	15.01.2013	Pismo przesłane wraz z uwagami do zakresu projektu
4.	Urząd Miasta Ząbki	1) Spotkanie z Burmistrzem	23.01.2013	Omówiono preferowane przez Urząd warianty oraz kwestię udostępnienia sali na potrzeby przeprowadzenia spotkania informacyjnego.	25.02.2013	Preferowane warianty: 2, 3, 7, 8
		2) Prezentacja na Radzie Miasta	01.02.2013	1. Omówiono szczegółowo preferowane warianty. 2. Złożono wnioski o objęcie przebudową dróg wojewódzkich 631 i 634 w zakresie szerszym niż tylko dowiązanie węzła. 3. Złożono wniosek o skorygowanie rozwiązań projektowych prowadzonych przez MZDW. 4. Złożono wniosek o ujęcie w opracowaniu zabytkowego przepustu w rejonie zamiennego przebiegu ul. Kolejowej (wymagana drobna korekta przebiegu tej ulicy).		
5.	Urząd Miasta Zielonka	Nie. Władze nie wyraziły potrzeby spotkania	-	-	22.01.2013	Preferowane warianty: 2, 3, 7, 8

6.	Urząd Dzielnicy Warszawa - Rembertów	Tak	16.01.2013	<p>Wszelkie wnioski i uwagi ze spotkania znalazły odzwierciedlenie w opinii Urzędu Dzielnicy Rembertów z dnia 25.02.2013 r. Urząd wniosł o:</p> <ol style="list-style-type: none"> Zmianę zakresu budowy ul. Budniczej tj.: połączenie jej z ulicami zlokalizowanymi na terenie miasta Zielonka i z ul. Mokry Ług w rejonie przejazdu kolejowego. Przesunięcie o 100 m na wschód przejścia dla pieszych i rowerzystów i zmianę tego przejścia na przejazd drogowy. Przesunięcie otwartego zbiornika wód opadowych (położonego po północnej stronie obwodnicy) bliżej ul. Budniczej i skierowanie zrzutu do kanału Magenta. Rozpatrzenie możliwości przełożenia drogi serwisowej. Zaplanowanie drogi nieutwardzonej po południowej stronie obwodnicy od ul. Mokry Ług w kierunku wschodnim. Udostępnienie projektowanego węzła „Poligon” do celów publicznych oraz udostępnienie bezpośredniego włączenia się do trasy ekspresowej na tym węźle. Udostępnienie wiaduktów nad liniami kolejowymi nr 2 i nr 449 dla obustronnych ciągów pieszo-rowerowych. Wykluczenie stosowania pali wbijanych przy budowie obwodnicy. Rozpatrzenie możliwości wykonania na węźle Rembertów łącznic na południową stronę linii kolejowej nr 2. 	25.02.2013	Pismo przesłane wraz z uwagami do zakresu projektu
7.	Urząd Dzielnicy Warszawa - Wesoła	Tak. Spotkanie na Radzie Dzielnicy	18.03.2013	<p>Zaprezentowano proponowane rozwiązania projektowe oraz przedstawiono wstępną statystykę dotyczącą ilości i tematyki złożonych przez mieszkańców Wesołej wniosków. Przeanalizowano zaproponowane przez mieszkańców rozwiązania przebiegu trasy m.in. poprowadzenie trasy WOW wzdłuż ul. Niemcewicza w wykopie.</p>	21.01.2013	Preferowane warianty: 1 lub 2
8.	Urząd Miasta Sulejówek	Tak	29.01.2013	<p>Pojawiły się liczne pytania dotyczące rozwiązań projektowych węzła Zakręt (poza granicami niniejszego opracowania). Dyskutowano o ilości przejazdów gospodarczych i możliwych przekroczeń drogi ekspresowej.</p>	25.02.2013	Preferowane warianty: 1, 2, 5, 8
9.	Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie (ZDM)	Tak	10.01.2013	<p>Pismem z dnia 17.01.2013 r. poinformowano, że uwagi i opinie do projektu zostały przekazane do Wydziału Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy i będą przez tą instytucję przesłane jako całość.</p>	17.01.2013	Uwagi przesłane do Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy
10.	Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy	Nie	-	<p>Uwagi i opinie zostały przesłane przy piśmie z dnia 24.04.2013 r. Za preferowane uznano warianty: 1 i 2. Za możliwą uznano realizację WOW na obszarze Rembertowa wg wariantów: 5 lub 8. Przedstawiono ogólne i szczegółowe uwagi do proponowanych rozwiązań technicznych.</p>	24.04.2013	Preferowane warianty: 1 i 2

11.	Nadleśnictwo Drewnica	Tak	21.02.2013; 26.02.2013	<p>1. Nadleśnictwo wnioskowało o zmniejszenie zajętości terenu przez poszczególne węzły.</p> <p>2. Dodatkowo wniosek o przeanalizowanie możliwości zmiany przebiegu trasy tak, by biegła wzdłuż linii kolejowej nr 449.</p> <p>3. Wniosek o zmianę ukształtowania węzła Drewnica i zbliżenie przebiegu trasy S-17 do osiedla położonego w Zielonce.</p> <p>4. Potwierdzenie prawidłowości przyjętych przez Projektantów miejsc i parametrów przejść dla zwierząt.</p>	25.03.2013	Preferowane warianty: 1, 4
12.	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich (MZDW)	Tak. Rada Techniczna w MZDW	20.02.2013	<p>1. Wniosek o zmniejszenie ingerencji projektowanych węzłów w rozwiązania projektowe realizowane dla dróg będących w zarządzie MZDW - 631 i 634.</p> <p>2. Przedstawiono informację o prawdopodobnym wycofaniu się MZDW z zamierzeń inwestycyjnych w zakresie DW nr 631 i DW nr 634 z powodu braku środków finansowych.</p> <p>3. Zaproponowano podpisanie porozumienia między MZDW i GDDKiA w sprawie wspólnego finansowania budowy/rozbudowy dróg wojewódzkich oraz węzła Ząbki.</p> <p>4. MZDW wstrzymał się od wydania opinii do projektu WOW do czasu zawarcia porozumienia z GDDKiA.</p>	14.03.2013	Wstrzymanie się od wydania opinii
13.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego	Tak. Rada Techniczna w MZDW	20.02.2013	Stanowisko wypracowane wspólnie z MZDW (o którym mowa powyżej)	Brak	Brak
14.	Lasy Miejskie - Warszawa	Nie	-	<p>Zaakceptowano proponowane lokalizacje przejść dla zwierzyny na obszarze lasów znajdujących się na terenie m.st. Warszawy.</p> <p>Zaproponowano rozważenie zaprojektowania dodatkowych przejść dla zwierząt w zależności od przyjętego do realizacji wariantu.</p>	21.03.2013	Nie zgłoszono uwag co do przebiegu wariantów. Zaproponowano dodatkowe przejścia dla zwierząt
15.	Mazowiecki Zespół Parków Krajobrazowych	Tak	26.03.2013	<p>Spotkanie odbyło się w celu omówienia wątpliwości dotyczących stanowiska Instytucji odnośnie do ilości proponowanych przejść dla zwierząt.</p> <p>Ustalono, że zaproponowane przez projektantów przejścia dla zwierząt będą wystarczające.</p>	07.05.2013	Przedstawienie zaakceptowanych ustaleń ze spotkania

5. Informacje o planowanych spotkaniach

Spotkania informacyjne dla mieszkańców poszczególnych miast i dzielnic miały miejsce lutym 2013 roku. Terminy i miejsca spotkań były ustalane z władzami wszystkich jednostek samorządowych. Początkowo przewidywano przeprowadzenie spotkań w 3 lokalizacjach, jednakże na prośbę burmistrzów uznano za zasadne organizację zebrań w 5 lokalizacjach.

Informacje o spotkaniach rozpowszechniono w następujący sposób:

- 1 Informacje o inwestycji, terminach spotkań, formularze wniosku dla mieszkańców oraz mapę orientacyjną umieszczono na stronach internetowych zainteresowanych miast, dzielnic oraz GDDKiA w dniach od 1 lutego 2013 r. do 4 lutego 2013 r.
- 2 W dniu 1 lutego 2013 r. przekazano do urzędów ulotki informacyjne, formularze do wyłożenia w siedzibie urzędów oraz plakaty z informacjami o terminach spotkań do rozwieszenia na tablicach informacyjnych
- 3 Informację o terminach spotkań umieszczono w nieodpłatnych gazetach lokalnych wskazanych przez przedstawicieli Urzędów (Kurier Marecki (Marki), Życie Powiatu Na Mazowszu (Marki, Zielonka, Ząbki), Wiadomości Sąsiedzkie (Wesoła), Nowy Dzwon (Sulejówkę), Co słyhać? (Ząbki).

5.1 Ogłoszenia w miejscach użyteczności publicznej

W dniach 1 lutego 2013 r. – 7 lutego 2013 r., na tablicach ogłoszeń we wszystkich urzędach gmin i dzielnic na terenie, których planuje się wykonanie przedmiotowej inwestycji, zostały wywieszane ogłoszenia oraz rozłożone ulotki informujące o prowadzonych spotkaniach informacyjnych. Informacja ta została umieszczona również na tablicach ogłoszeń w wielu innych miejscach skupiających duże grupy ludności. Poniżej zestawiono terminy prezentacji materiałów informacyjnych jak i prezentowane materiały.

Tab. 5-1 Terminy oraz miejsca prezentacji materiałów informujących o spotkaniach

Urząd	Miejsce prezentacji materiałów	Termin rozwieszenia plakatów	Termin rozłożenia ulotek
Urząd Miasta Marki	- Urząd Miasta Marki (tablica oraz tablica elektroniczna), - Biblioteka Publiczna Miasta Marki, - Ośrodek Pomocy Społecznej, - Zespół Obsługi Placówek Oświatowych, - Marecki Ośrodek Kultury, - Wodociąg Marecki Sp. z o.o.	7.02.2013r.	1.02.2013r.
Urząd Miasta Ząbki	- Urząd Miasta Ząbki, - Miejski Ośrodek Sportu i Rekreacji, - 9 słupów ogłoszeniowych, - 3 szkoły podstawowe, - 2 gimnazja, - biblioteka miejska.	6.02.2013r.	1.02.2013r.
Urząd Miasta Zielonka	- Urząd Miasta Zielonka, - Ośrodek Kultury i Sportu, - Miejski Ośrodek Zdrowia, - 4 szkoły, - 16 miejskich tablic ogłoszeniowych,	7.02.2013r.	1.02.2013r.
Urząd Dzielnic Warszawa-Rembertów	- Urząd Dzielnic Warszawa-Rembertów, - 12 tablic ogłoszeniowych.	5.02.2013r.	1.02.2013r.

<p>Urząd Dzielnicy Warszawa-Wesoła</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Urząd Dzielnicy Warszawa-Wesoła, - jednostki organizacyjne Urzędu Dzielnicy W-wa-Wesoła, - Ochotnicza Straż Pożarna – Warszawa-Wesoła, - słupy ogłoszeniowe. 	<p>7.02.2013r.</p>	<p>7.02.2013r.</p>
<p>Urząd Miasta Sulejówek</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Straż Miejska, - Straż Pożarna, - Miejski Zakład Wodociągów i Kanalizacji, - Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, - Miejski Dom Kultury, - Miejska Biblioteka Publiczna, - Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej, - Miejskie Przedszkole Nr 1, - Miejskie Przedszkole Nr 2, - Zespół Szkół Nr 1, - Zespół Szkół Nr 2, - Zespół Szkół Ponadgimnazjalnych, - Szkoła Podstawowa Nr 3, - Gimnazjum Nr 2. 	<p>5.02.2013r.</p>	<p>5.02.2013r.</p>

Fot. 5-1 Informacja o spotkaniu informacyjnym umieszczona w Urzędzie Dzielnicy Warszawa-Rembertów



Fot. 5-2 Informacja o spotkaniu informacyjnym umieszczona w Ośrodku Kultury i Sportu w Zielonce



Fot. 5-3 Informacja o spotkaniu informacyjnym umieszczona w Urzędzie Miasta Marki:



Ryc. 5-1 Ulotka informująca o spotkaniach informacyjnych, strona 1 i 2:

PREZENTACJA OPRACOWYWANYCH WARIANTÓW POD KĄTEM OKREŚLENIA PRZEBIEGU PROJEKTOWANEJ WSCHODNIEJ OBWODNICZY WARSZAWY:

PODSTAWOWE CELE OPRACOWANIA:

- ustalenie ostatecznego przebiegu trasy oraz określenie wstępne typów oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych
- wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie efektywności ekonomicznej
- dostarczenie informacji do podjęcia decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestorskiego
- uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt”

ZAKRES OPRACOWANIA:


- początek – połączenie z projektowaną drogą ekspresową S-8
- koniec – włączenie do węzła „Zakręt” na drodze krajowej nr 2
- dlugość – przyjęto ok. 15 km.


PARAMETRY TECHNICZNE:


• klasa techniczna drogi	- S
• prędkość projektowa	- 100 km/h
• prędkość miarodajna	- 110 km/h
• nośność	- 115 kN/ś
• całkowicie ograniczona dostępność (dostępność tylko na węzłach)	
• przekrój poprzeczny	- 2x3/4 pasy
• szerokość pasa ruchu	- 3,50 m
• szerokość pasa awaryjnego	- 2,50 m
• szerokość pasa dzielącego	- min. 4m

Spotkania informacyjne dla mieszkańców:


- I. 11.02.2013 r. (godz. 18.00) - dla mieszkańców Dzielnicy Rembertów - Urząd Dzielnicy Rembertów, Al. Generała Chruściela 28, Sala nr 12
- II. 12.02.2013 r. (godz. 17.30) - dla mieszkańców Miasta Zielonki, Miejskie Gimnazjum w Zielonce, ul. Łukasieńskiego 1/3
- III. 13.02.2013 r. (godz. 19.15) - dla mieszkańców Miasta Marki i Miasta Ząbki, Budynek Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, ul. Słowackiego 21, Ząbki
- IV. 14.02.2013 r. (godz. 17.30) - dla mieszkańców Dzielnicy Wesołej Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej, ul. I Praskiego Pułku 31, Sala I piętro
- V. 18.02.2013 r. (godz. 18.00) - dla mieszkańców Miasta Sulejówek – Budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego, ul. Wspólna 45, Sulejówek



Inwestor:

 Generalna Dyrekcja
 Dróg Krajowych i Autostrad
 Oddział w Warszawie
 ul. Mińska 25, 03-508 Warszawa
 Tel.: (22) 813 33 75, Faks: (22) 810 04 12
 E-mail: sekretariat.warszawa@gddkia.gov.pl


Jednostka projektowa:

 Jacobs Polska Sp. z o.o.
 Al. Niepodległości 58,
 02-628 Warszawa
 Tel.: (22) 564 06 00, Faks: (22) 564 06 01
 E-mail: warsaw@jacobs.com


Przebieg:


Miasto
Marki


Miasto
Ząbki


Miasto
Zielonka


Miasto
Warszawa


Miasto
Sulejówek

ULOTKA INFORMACYJNA *

OKREŚLENIE PRZEBIEGU PROJEKTOWANEJ WSCHODNIEJ OBWODNICZY WARSZAWY

W CIĄGU DK17 NA PARAMETRACH TRASY EKSPRESOWEJ NA ODCINKU WĘZEŁ „DREWNICA” (Z WĘZŁEM) NA DRODZE S-8 – WĘZEŁ „ZAKRĘT” (BEZ WĘZŁA) NA DRODZE NR 2

•szczegółowy materiał informacyjny oraz szczegółowe informacje dot. planowanych spotkań informacyjnych są dostępne na stronach internetowych Inwestora oraz poszczególnych jednostek administracyjnych pod adresami:

•www.gddkia.gov.pl

•www.konsultacje.um.warszawa.pl

•www.marki.pl

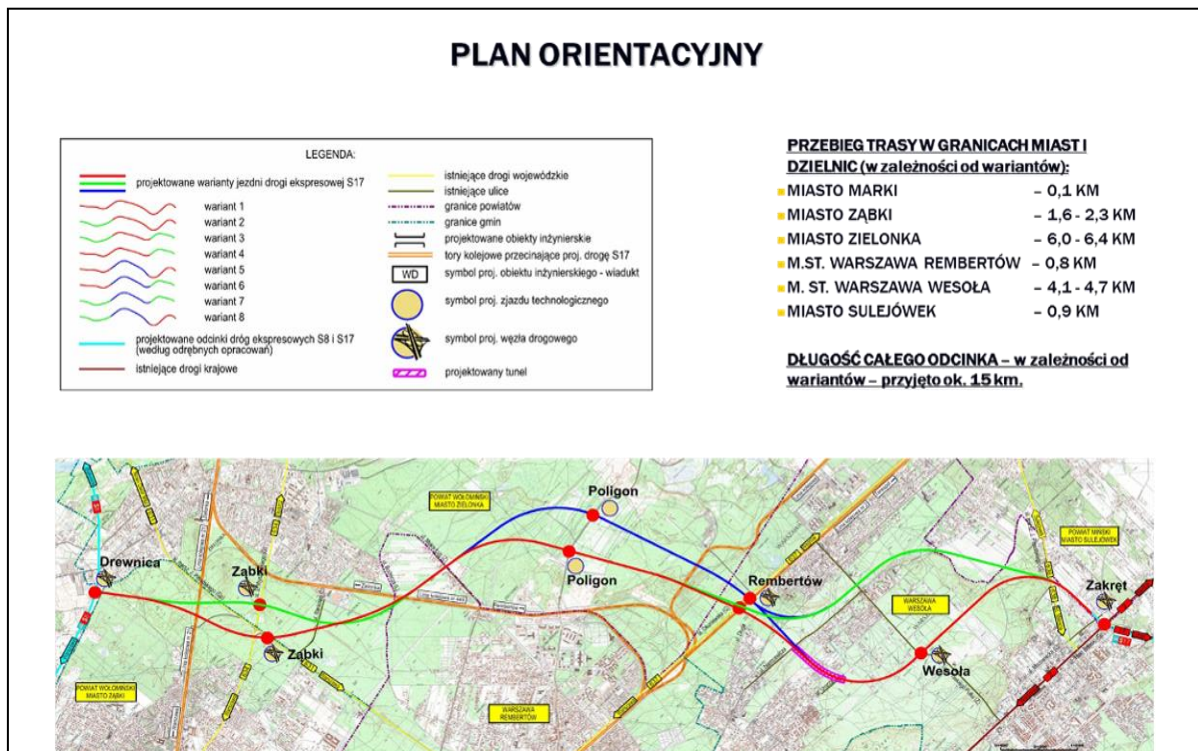
•www.zabki.pl

www.zielonka.pl

www.rembertow.waw.pl

www.wesola.waw.pl

www.sulejowek.pl



Ryc.5-2 Zbiorczy plakat informacyjny


Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Spotkania informacyjne

nt. przebiegu drogi ekspresowej S-17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy

z udziałem
przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
oraz biura projektowego opracowującego dokumentację

Terminy spotkań:

Rembertów
11.02.2013 r. (poniedziałek), godz. 18.00
Urząd Dzielnicy Rembertów
Al. Generała Chruściela 28, Sala nr 12

Zielonka
12.02.2013 r. (wtorek), godz. 17.30
Miejskie Gimnazjum w Zielonce
ul. Łukasińskiego 1/3

Ząbki i Marki
13.02.2013 r. (środa), godz. 19.15
Budynek Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji
ul. Słowackiego 21, Ząbki

Wesoła
14.02.2013 r. (czwartek), godz. 17.30
Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej
ul. I Praskiego Pułku 31, Sala I piętro

Sulejówek
18.02.2013 r. (poniedziałek), godz. 18.00
Budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego
ul. Wspólna 45, Sulejówek

Szczegółowe informacje:
www.gddika.gov.pl, www.konsultacje.um.warszawa.pl



5.2 Ogłoszenia w Internecie

Równoległe z wywieszonymi w urzędach i miejscowościach sąsiadujących z inwestycją ogłoszeniami, informacja o planowanych spotkaniach informacyjnych została zamieszczona w Internecie na stronie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Warszawa oraz na stronach bezpośrednio zainteresowanych inwestycją miast i dzielnic.

Tab. 5-2 Terminy umieszczenia informacji na stronach internetowych

L.p	Instytucja	Adres strony internetowej	Data umieszczenia na stronie internetowej
1	Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie	www.gddkia.gov.pl	04.02.2013r.
2	Urząd Miasta Marki	www.marki.pl	01.02.2013r.
3	Urząd Miasta Ząbki	www.zabki.pl	01.02.2013r.
4	Urząd Miasta Zielonka	www.zielonka.pl	01.02.2013r.
5	Urząd Dzielnicy Warszawa-Rembertów	www.rembertow.waw.pl	01.02.2013r.
6	Urząd Dzielnicy Warszawa-Wesoła	www.wesola.waw.pl	04.02.2013r.
7	Urząd Miasta Sulejówek	www.sulejowek.pl	01.02.2013r.
8	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	www.konsultacje.um.warszawa.pl	01.02.2013r.
9	Wiadomości Sąsiedzkie – Warszawa-Wesoła (redakcja)	www.wiadomoscisasziedzkie.pl	06.02.2013r.

Ryc. 5-2 Informacja o spotkaniach informacyjnych umieszczona na stronie GDDKiA (www.gddkia.gov.pl):

The screenshot shows the GDDKiA website interface. At the top, there is a navigation bar with the GDDKiA logo and the word 'Warszawa'. Below this is a search bar and a menu with various service links. The main content area is titled 'Oddziały • Aktualności' and features a list of public meetings. The first meeting is in Rembertów on 11.02.2013. The second is in Zielonka on 12.02.2013. The third is in Marki/Zabki on 13.02.2013. The fourth is in Wesola on 14.02.2013. The fifth is in Sulejówek on 18.02.2013. The text of the page explains that these meetings are part of the public consultation process for the project, which includes the study of technical, economic, and environmental impacts (STES).

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad

Szukaj

Serwis GDDKiA Strona główna Oddziały Kontakt Serwis dla kierowców Zamówienia publiczne GDDKiA TV

Informacje

O Oddziale

Zamówienia publiczne

Sytuacja na drogach

Mosty i wiadukty

Zajęcie pasa

Przejazdy nienormatywne

Uzgodnienia

Inżynieria ruchu

Działania informacyjno - konsultacyjne

Planowane inwestycje - tunele technologiczne

Raporty i analizy

Ogłoszenie

Archiwum

Strony internetowe kontraktów

Strona główna » Oddziały » GDDKiA Warszawa » Informacje » Aktualności

04-02-2013

Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” – „Zakręt”

W związku z opracowywanym projektem pt.: „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt” oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko” obejmującym m.in.: Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy, GDDKiA Oddział w Warszawie zaprasza wszystkich zainteresowanych na spotkania informacyjne z udziałem władz samorządowych oraz mieszkańców miast i dzielnic, przez które przebiegać będzie planowana trasa w następujących terminach:

Rembertów
11.02.2013 r. godz. 18.00
Urząd Dzielnicy Rembertów Sala nr 12, Al. Generała Chruściela 28.

Zielonka
12.02.2013 r. godz. 17.30
Miejskie Gimnazjum w Zielonce, ul. Łukasińskiego 1/3

Marki/Zabki
13.02.2013 r. godz. 19.15
Budynek Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, ul. Słowackiego 21, Zabki

Wesoła
14.02.2013 r. godz. 17.30
Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej, Sala I piętro, ul. I Praskiego Pułku 31, Wesoła

Sulejówek
18.02.2013 r. godz. 18.00
Budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego, ul. Wspólna 45, Sulejówek

Ryc. 5-3 Informacja o spotkaniach informacyjnych umieszczona na stronie UM Marki (www.marki.pl):

MARKI
Marki miasto

o mieście aktualności Burmistrz Rada Miasta Urząd Miasta jednostki miejskie kontakt

tematy

- inwestycje
- drogi
- obwodnica
- komunikaty
- ochrona środowiska
- czyste Marki
- nieruchomości geodezja
- 2+3 edukacja
- sport rekreacja
- komunikacja
- bip
- interesanta
- SMS Marki
- zaproszenia
- budowa kanalizacji
- dotacje
- organizacje pozarządowe
- organizacje
- budżet podatki
- zwierzaki Marki
- zdrowie
- mapy
- kultura
- bezpieczeństwo
- przetargi
- skrzynka podawcza UM
- herb
- antydziera
- pytania

szukaj

znajdź nas

bip facebook

rss aktualności
rss zaproszenia
rss pytania

Urząd Miasta Marki
e-mail: urząd.miasta@marki.pl
tel.: (+48 22) 781-10-03
godziny pracy:
pn. wt. czw. pt. 8-16, śr. 10-18

Głoszenie

opublikowano: 1 lutego 2013, godz. 12:18
tagi: obwodnica

GDDKIA zaprasza zainteresowanych markowian na spotkania w sprawie określenia przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy W-wy

Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” – „Zakręt”

W związku opracowywanym projektem pt.: „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt” oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko” obejmującym m.in.: Studium Techniczno-Ekonomiczno-Srodowiskowe (STES) dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy, GDDKIA Oddział w Warszawie zaprasza wszystkich zainteresowanych na spotkania informacyjne z udziałem władz samorządowych oraz mieszkańców miast i dzielnic, przez które przebiegać będzie planowana trasa w następujących terminach:

Rembertów
11.02.2013 r. godz. 18.00
Urząd Dzielnicy Rembertów Sala nr 12, Al. Generała Chruściela 28,

Zielonka
12.02.2013 r. godz. 17.30
Miejskie Gimnazjum w Zielonce, ul. Łukasieńskiego 1/3

Marki/Ząbki
13.02.2013 r. godz. 19.15
Budynek Trybuny Główniej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, ul. Słowackiego 21, Ząbki

Wesola
14.02.2013 r. godz. 17.30
Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej, Sala I piętro, ul. I Praskiego Pułku 31, Wesola

Sulejówek
18.02.2013 r. godz. 18.00
Budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego, ul. Wspólna 45, Sulejówek

Zakres projektu obejmuje wariantową analizę przebiegu trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Drewnica” do węzła „Zakręt”.

Długość projektowanej trasy wynosi około 15 km i różni się w zależności od wariantu.

Obszar objęty analizą znajduje się na terenie województwa mazowieckiego i obejmuje wschodnie fragmenty Warszawy, powiat wołomiński oraz miński. Planowana trasa przebiegać będzie przez miasta: Marki, Ząbki, Zielonka i Sulejówek oraz dzielnice Rembertów i Wesola.

Ryc. 5-4 Informacja o spotkaniach informacyjnych umieszczona na stronie UM Ząbki (www.zabki.pl):

The screenshot shows the official website of Ząbki City (www.zabki.pl). The header includes the city logo, navigation menu, and social media links. The main content area features a news article titled "Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” – „Zakręt”".

Menu

- Strona główna
- Rada Miasta
- Zarząd
- Informator miejski
- Referaty Urzędu Miasta
- Ochrona Środowiska
- Organizacje Pozarządowe
- Oświata
- Podatki
- Podatek "Śmieciowy"
- Inwestycje miejskie
- Strategia rozwoju
- Zagospodarowanie przestrzenne
- ISO 9001:2008
- Ośrodek pomocy społecznej
- Zamówienia publiczne
- Historia Radia
- Piszą o nas
- Akty Prawne

Aktualności

Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” – „Zakręt”

W związku opracowywanym projektem pt.: „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt” oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko” obejmującym m.in.: Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STEŚ) dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy, GDDKA Oddział w Warszawie zaprasza wszystkich zainteresowanych na spotkania informacyjne z udziałem władz samorządowych oraz mieszkańców miast i dzielnic, przez które przebiegać będzie planowana trasa w następujących terminach:

Rembertów
11.02.2013 r. godz. 18.00
Urząd Dzielnicy Rembertów Sala nr 12, Al. Generała Chruściela 28,

Zielonka
12.02.2013 r. godz. 17.30
Miejskie Gimnazjum w Zielonce, ul. Łukasieńskiego 1/3

Marki/Ząbki
13.02.2013 r. godz. 19.15
Budynek Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, ul. Słowackiego 21, Ząbki

Wesoła
14.02.2013 r. godz. 17.30
Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej, Sala I piętro, ul. I Praskiego Pułku 31, Wesoła

Sulejówek
18.02.2013 r. godz. 18.00
Budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego, ul. Wspólna 45, Sulejówek

Zakres projektu obejmuje wariantową analizę przebiegu trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Drewnica” do węzła „Zakręt”.

Ryc. 5-5 Informacja o spotkaniach informacyjnych umieszczona na stronie UM Zielonka (www.zielonka.pl):

The screenshot shows the website www.zielonka.pl with the following content:

- Header:** Date: 13 lutego 2013. Navigation: wideo, webcam, mobile, mapa, RSS, BIP. Search bar: Szukaj...
- Menu:** Miasto, Aktualności, Zapowiedzi, Biznes, Fundusze europejskie, NGO, Kontakt.
- Main Content:**
 - Spotkanie informacyjne dotyczące Wschodniej Obwodnicy Warszawy
 - Mapa projektu z węzłami Drewnica i Zakręt.
 - Podtytuł: Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” – „Zakręt”
 - Opis projektu: W związku z opracowywanym projektem pt. „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt” oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko obejmującym m.in.: Studium Techniczno-Ekonomiczno-Srodowiskowe (STES) dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy,
 - Organizacja: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie zaprasza wszystkich zainteresowanych na spotkania informacyjne z udziałem władz samorządowych miast i dzielnic, przez które przebiegać będzie planowana trasa w następujących terminach:
 - Terminy i miejsca:
 - Rembertów: 11.02.2013 r. godz. 18.00, Urząd Dzielnicy Rembertów Sala nr 12, Al. Generała Chruściela 28,
 - Zielonka: 12.02.2013 r. godz. 17.30, Miejskie Gimnazjum w Zielonce, ul. Łukasieńskiego 1/3
 - Marki/Ząbki: 13.02.2013 r. godz. 19.15, Budynek Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, ul. Słowackiego 21, Ząbki
 - Wesoła: 14.02.2013 r. godz. 17.30, Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej, Sala I piętro, ul. I Praskiego Pułku 31, Wesoła
 - Sulejówkę: 18.02.2013 r. godz. 18.00, Budynek Zgromadzenia Zakonnego Siostr Służebnic Ducha Świętego, ul. Wspólna 45, Sulejówkę
 - Zakres projektu: obejmuje wariantową analizę przebiegu trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Drewnica” do węzła „Zakręt”.
 - Opis: Długość projektowanej trasy wynosi około 15 km i różni się w zależności od wariantu. Obszar objęty analizą znajduje się na terenie województwa mazowieckiego i obejmuje wschodnie fragmenty Warszawy, powiat wołomiński oraz miński. Planowana trasa przebiegać będzie przez miasta: Marki, Ząbki, Zielonka i Sulejówkę oraz dzielnice Rembertów i Wesoła.
 - Cel: Zaproponowane wariantowe rozwiązania trasy stwarzają możliwość jej prowadzenia wg osmiu modyfikacji.
 - Opis prac: Opracowanie projektowe uwzględni budowę drogi klasy S, dróg dojazdowych i obsługujących, budowę węzłów drogowych, obiektów inżynierskich takich jak wiadukty, kładka dla pieszych, przebudowę fragmentów istniejącego układu drogowego, budowę urządzeń ochrony środowiska, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz przebudowę i usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną.
 - Parametry: Główne parametry techniczne drogi:
 - Klasa techniczna drogi: S

- Sidebar (Left):** Strona główna, Aktualności, Informacje o mieście, Adresy i telefony, Urząd Miasta, Rada Miasta, Organizacje pozarządowe, Środowisko naturalne, Zapowiedzi wydarzeń, Biznes i gospodarka, Prasa lokalna, Opinie i pytania do Urzędu Miasta Zielonka, Napisz do nas, Przejrzysta Polska, Katalog firm, Forum ogłoszeniowe, Mapa strony, Wzrost Działalności RP, Wybory Prezydenta RP, Oczyszczalnia dla Zielonki, Wybory samorządowe, Elektroniczna skrzynka podawcza, Bezdomne Zwierzęta z Zielonki, Fundusze zewnętrzne, Twoje prawa w sądzie, Konkurs Super Samorząd, Gospodarka odpadami komunalnymi, Konsultacje społeczne.
- Sidebar (Right):** Liczba osób, które to lubią: 866. Zarejestruj się, aby zobaczyć co lubią Twoi znajomi. URZĄD MIASTA ZIELONKA, ul. Lipowa 5 | 05-220 Zielonka, tel. 22 761 39 00 | fax 22 761-99-89, e-mail: um@zielonka.pl. Polub nas na facebook. INTERNETOWY PLAN MIASTA, ROZKŁADY JAZDY, KALENDARIUM (Luty), WYDARZENIA (2013-02-14, 2013-02-15, 2013-02-17, 2013-02-25), GALERIA.

Ryc. 5-6 Informacja o spotkaniach informacyjnych umieszczona na stronie UD Rembertów (www.rembertow.waw.pl):

The screenshot shows the website of the Rembertów district of Warsaw. The main navigation bar includes: Strona Główna, Aktualności, Plan Miasta, Informator, Wydarzenia, Galerie, Multimedia, Baza dokumentów, and Kontakt. The main content area features a large banner with the district's coat of arms and the name 'Rembertów'. Below the banner, there are several menu items: O Dzielnicy, Rada Dzielnicy, Urząd, Dla Mieszkańców, and Dla Inwestorów. The central focus is on 'Aktualności - Z życia dzielnicy', specifically 'Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” - „Zakręt”'. This section includes a date (11.02.2013), time (18:00), and location (Urząd Dzielnicy Rembertów Sala nr 12, Al. Generała Chruściela 28). It lists attachments such as a poster, a petition, and maps. A calendar on the right shows the date as Saturday, February 16, 2013. Other sections include 'Popularne kategorie informatora', 'Multimedia', 'Newsletter', and 'Plan miasta'.

Ryc. 5-7 Informacja o spotkaniach informacyjnych umieszczona na stronie UD Wesola (www.wesola.waw.pl):

■ Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” – „Zakręt”	poniedziałek, 4.02.2013
 <p>Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad</p>	<p>Informacja Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie spotkań informacyjnych dotyczących przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” - „Zakręt”</p>
<p>W związku z opracowywanym projektem pt.: „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 - węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt” oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko” obejmującym m.in.: Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe (STEŚ) dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy, GDDKiA Oddział w Warszawie zaprasza wszystkich zainteresowanych na spotkania informacyjne z udziałem władz samorządowych oraz mieszkańców miast i dzielnic, przez które przebiegać będzie planowana trasa.</p>	
<p>Wnioski można składać do 25 lutego 2013 roku.</p>	
<p>Mapy sytuacyjne są dostępne na stronie: http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/12051/Spotkania-informacyjne-dotyczace-przebiegu-Wschodniej-Obwodnicy-Warszawy-na-odcinku-Drewnica-Zakret.</p>	
<p>Załączniki:</p>	
<ul style="list-style-type: none">■ Mapa orientacyjna■ Plakat ogólny■ Plakat Wesola■ Wniosek dla mieszkańców	

Ryc. 5-8 Informacja o spotkaniach informacyjnych umieszczona na stronie UM Sulejówka (www.sulejowek.pl):

poniedziałek, 08.04.2013
Dionizego, Januarego, Apollinarego

MIASTO **Sulejówek**
tu mieszkał Józef Piłsudski

Biuletyn Informacji Publicznej
Urzędu Miasta Sulejówek

tel. +48 22 76-06-201
email: urzadz@umsulejowek.pl

Strona Główna | Aktualności | O mieście | Bezpieczeństwo | Komunikacja | Projekty UE | Kontakt | Język migowy

LINKI NA SKRÓTY

Plan miasta
Warto zobaczyć
Znani Sulejówka
Zastąony dla Miasta
Wydarzenia i imprezy
Sponsorzy
Finanse miasta
Poradnik adresowy

Zobacz także

- Stadion Miejski
- Eko-Inwestycja
- Miejski Dom Kultury
- MZWiK
- Miasta partnerskie
- Organizacje pozarządowe
- Klub Honorowych Dawców Krwi
- Archiwum serwisu

1 styczeń 2011 r. bez odsetek
59.945.888 zł - 105%

1 kwiecień 2013 r. bez odsetek
37.962.811 zł - 61%

Spotkania na temat Wschodniej Obwodnicy Warszawy S-17

Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” – „Zakręt”

W związku opracowywanym projektem pt.: „Określenie przebiegu projektowanej wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt” oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko” obejmującym m.in.: Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy, GDDKiA Oddział w Warszawie zaprasza wszystkich zainteresowanych na spotkania informacyjne z udziałem władz samorządowych oraz mieszkańców miast i dzielnic, przez które przebiegać będzie planowana trasa w następujących terminach:

Rembertów
11.02.2013 r. godz. 18.00
Urząd Dzielnicy Rembertów Sala nr 12, Al. Generała Chruściela 28,

Zielonka
12.02.2013 r. godz. 17.30
Miejskie Gimnazjum w Zielonce, ul. Łukasieńskiego 1/3

Marki/Ząbki
13.02.2013 r. godz. 19.15
Budynek Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, ul. Słowackiego 21, Ząbki

Wesoła
14.02.2013 r. godz. 17.30
Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej, Sala I piętro, ul. I Praskiego Pułku 31, Wesoła

Sulejówek
18.02.2013 r. godz. 18.00
Budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego, ul. Wspólna 45, Sulejówek

Zakres projektu obejmuje wariantową analizę przebiegu trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Drewnica” do węzła „Zakręt”. Długość projektowanej trasy wynosi około 15 km i różni się w zależności od

Informacje urzędowe

- Projekty
- Praca
- Przetargi
- Sesje Rady Miasta
- Posiedzenia Komisji
- Ogłoszenia i obwieszczenia
- Zarządzenia Burmistrza
- Druki do pobrania
- WYBORY

Aktualności

2013.04.05
83 Akcja Honorowego Oddawania Krwi
Zapraszamy chętnych dawców w wieku od 18 do 65 lat w Niedzielę, 14 kwietnia 2013 r. w Ambulansie przy Kościele Przemienienia Pańskiego w Miłocinie ...
czytaj więcej...

2013.04.03
Grasz w zespole? Masz muzyczną, teatralną lub kabaretową pasję ...
Proponujemy wszystkim formalnym i nieformalnym grupom i solistom z Sulejówka zaprezentowanie swojego dorobku artystycznego szerokiej publiczności zgromadzonej podczas Święta Miasta Sulejówek w dniu 8 czerwca 2013 r.
czytaj więcej...

2013.03.01
Rozpoczynamy rekrutację do Miejskich Przedszkoli w Sulejówku
... rekrutacja do Miejskiego Przedszkola Nr 1 przy ul. Paderewskiego 47 oraz do

Ryc. 5-9 Informacja o spotkaniach informacyjnych umieszczona na stronie Urzędu m.st. Warszawy (www.konsultacje.um.warszawa.pl):

The screenshot shows the website 'MIASTO STOLECZNE WARSZAWA' with a search bar and a 'Szukaj' button. The main header features a graphic with the text 'Konsultacje Społeczne' and 'Rewitalizacja?'. Below the header, the breadcrumb trail reads: 'Strona Główna > Aktualności > Nowe konsultacje > Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” – „Zakręt”'. The left sidebar contains a navigation menu with items like 'Strona główna', 'Aktualności', 'Konsultacje społeczne', 'Baza wiedzy', 'Plany zagospodarowania przestrzennego', 'Konsultacje z NGO', 'Projekty unijne', 'Publikacje', and 'Galeria zdjęć'. There is also a 'Newsletter' section with an email input field and a 'Zaloguj się lub zarejestruj jako Gość' section with fields for 'Nazwa użytkownika' and 'Hasło'. A 'Facebook' section is also present. The main content area is titled 'Spotkania informacyjne dotyczące przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku „Drewnica” – „Zakręt”'. It includes a map of the project area and an 'INFORMACJA GENERALNEJ DYREKCJI DRÓG I AUTOSTRAD Oddział w Warszawie:' section. The text states: 'W związku z opracowywanym projektem pt.: „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt” oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko” obejmującym m.in. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy, GDDKiA Oddział w Warszawie zaprasza wszystkich zainteresowanych na spotkania informacyjne z udziałem władz samorządowych oraz mieszkańców miast i dzielnic, przez które przebiegać będzie planowana trasa w następujących terminach:'. A list of meetings follows:

- Rembertów**: 11.02.2013 r. godz. 18.00, Urząd Dzielnicy Rembertów Sala nr 12, Al. Generała Chruściela 28.
- Zielonka**: 12.02.2013 r. godz. 17.30, Miejskie Gimnazjum w Zielonce, ul. Łukasieńskiego 1/3.
- Marki/Ząbki**: 13.02.2013 r. godz. 19.15, Budynek Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, ul. Słowackiego 21, Ząbki.
- Wesoła**: 14.02.2013 r. godz. 17.30, Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej, Sala I piętro, ul. I Praskiego Pułku 31, Wesoła.
- Sulejówkę**: 18.02.2013 r. godz. 18.00, Budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego, ul. Wspólna 45, Sulejówkę.

The text also notes: 'Zakres projektu obejmuje wariantową analizę przebiegu trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Drewnica” do węzła „Zakręt”. Długość projektowanej trasy wynosi około 15 km i różni się w zależności od wariantu. Obszar objęty analizą znajduje się na terenie województwa mazowieckiego i obejmuje wschodnie fragmenty Warszawy, powiat wołomiński oraz miński. Planowana trasa przebiegać będzie przez miasta: Marki, Ząbki, Zielonka i Sulejówkę oraz dzielnice Rembertów i Wesoła.' At the bottom, it says: 'Zaproponowane wariantowe rozwiązania trasy stwarzają możliwość jej prowadzenia wg ośmiu modyfikacji.' and 'Opracowanie projektowe uwzględni budowę drogi klasy S, dróg dojazdowych i obsługujących, budowę węzłów drogowych, obiektów inżynierskich takich jak wiadukty, kładka dla pieszych, przebudowę fragmentów istniejącego układu drogowego, budowę urządzeń ochrony środowiska, urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz przebudowę i usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną.'

Ryc. 5-10 Informacja o spotkaniach informacyjnych umieszczona na stronie www.wiadomosciasiedzkie.pl:

The screenshot shows the website 'wiadomości sąsiedzkie' with a news article titled 'Spotkania dot. Wschodniej Obwodnicy Warszawy'. The article, dated February 6, 2013, is from the 'GDDKIA Oddział w Warszawie' and invites residents to public meetings. It details the project of the Eastern Bypass of Warsaw, specifically the section between the 'Drewnica' interchange (with interchange) on road S-8 and the 'Zakręt' interchange (without interchange) on road nr 2. The article mentions that discussions will cover the project, materials for a decision, and environmental impact studies (STES). A meeting is scheduled for February 14, 2013, at 17:30 in the building of the Fire Department at ul. 1 Praskiego Pułku 31. A sidebar on the right features a real estate advertisement for a 96.9m² apartment and a calendar for February 2013. The bottom of the page shows a comment section with zero comments.

5.3 Artykuły w prasie lokalnej

W trakcie trwania akcji informacyjnej pojawiły się artykuły w bezpłatnej prasie lokalnej informujące o przedsięwzięciu oraz o planowanych spotkaniach informacyjnych. Gazety dostarczane były do lokali prywatnych jak i rozkładane w miejscach skupiających duże grupy ludzi, takich jak:

- urzędy, instytucje, ośrodki kultury, kościoły;
- placówki edukacyjne, ośrodki sportowe;
- placówki zdrowia;
- sklepy, punkty usługowe.

Tab. 5-3 Zestawienie prezentowanych artykułów w prasie lokalnej

L.p	Nazwa	Obszar dystrybucji (miasto/dzielnica)	Data wydania
1	Kurier Marecki	Marki	12.02.2013r
2	Życie Powiatu na Mazowszu	Marki, Zielonka, Żąbki	07.02.2013r.
3	Nowy Dzwon	Sulejówek, Warszawa	06.02.2013r.
4	Wiadomości Sąsiedzkie	Warszawa-Wesoła	02.2013r. Dystrybucja: 6-8.02.2013r.
5	Co słyhać?	Żąbki	31.01.2013r.

• „Życie Powiatu na Mazowszu”:

Zaproszenia Ślubne
hiszpańskie i włoskie

10609

05-200 Wołomin
ul. Armii Krajowej 43
tel.: 699 655 256

szczegóły na stronie 8

Klub Aktywnych Mieszkańców

TYGODNIK BEZPŁATNY
Numer 11 699 lipiec
ISSN 1732-1409 nr 4 (302) 7 lutego 2013

OGŁOSZENIA DROBNE
przez **SMS**
szczegóły na str. 10

Wideofilmowanie
Wideo reportaże
Imprezy okazjonalowe
Relacje na żywo
Komputerowy montaż
Profesjonalna DVD
Najnowszy sprzęt HDV
Profesjonalna obsługa

Edward M. Urbanowski
Marry XXI wiek
Sylvia Kowalska
Jak popuć sobie niedzielę
Katarzyna Michalak
Powiat wołomiński na nową parkarkę

ŻYCIE POWIATU NA MAZOWSZU

MARKI, ŻELAZNA, ŻĄBKÓWKA, WOLOMIN, SIEDZISZEW, KŁEBKÓW, STRACHÓWKA, DĄBRÓWKA, POSIEWNE, JADÓW, ZABRÓDZIE

Sędziwy Huragan

Jeżeli radni nie dokonają wyboru jednego z rozwiązanych w sprawie przez wykonawcę, będą jak zwykle zmuszeni sam podjąć kolejną decyzję, aby uniknąć kolejnych strat – czytamy w liście burmistrza Tuszczy, Pawła Bednarczyka do radnych >> str. 3

Płać podatki w Wołominie – sukces, czy porażka?

Mimo słusznej idei chęci pozyskania dodatkowych dochodów do budżetu gminy, proponowana akcja, z zmianami części rodnych była obarczona bardzo dużym ryzykiem niepowodzenia. O celowości i zakresie akcji „Płać podatki w Wołominie” czytelnicy dyskutowali również na facebooku. Mieszkańcy również sceptycznie ocenili jej formę – uważa Dominik Kozłowski, radny gminy w Wołominie >> str. 2

Odpowiedź w sprawie umowy z Deloitte

Trey samochody, którymi poruszali się podejrzani zostali zabezpieczone na policyjnym parkingu. 22-letni Wojciech D., 32-letni Marcin O. i 23-letni Artur B. uszyli zarzuty kradzieży mienia – informuje Tomasz Słotkiewicz, oficer prasowy Komendy Powiatowej Policji w Wołominie >> str. 4

Policja zatrzymała złodziei paliwa

MAR-KOKS
05-200 Żelazna, ul. Krzywego 32
tel. 22 781 07 49

WĘGIEL-KOKS-MIAŁ
800 OKRĘSIK TRANSPORT
ok. 30 000 kg/ok
JEDYNY
AUTORYZOWANY DEALER
w POWIECIE WOŁOMIŃSKIM

INTERNET dla każdego!
bezpłatny powier
tacza od 50 zł
brak limitów
pobierania
tuz od 40 zł
za miesiąc

DARK-COM II
WIRELESS PROVIDER
zadzwoń: 22 787 96 86

SKŁAD OPALU
węgiel • miał • eko-ogrzek
drewno kominkowe

Wołomin, ul. 1-go Maja 92 A
607 088 305

UBEZPIECZENIA
30-letnia
WARTA S.A.
Wolomin, ul. Wilenska 36a
tel. fax: 22 787 29 11
www.logos.home.pl

drukarnia gytowa
Wolomin, ul. Wilenska 36a
tel. fax: 22 787 29 11
www.logos.home.pl

Biurowe Rachunkowe Power Zaftek
biuro@mojedrachunkowa.pl, www.mojedrachunkowa.pl

05-230 Kobylka, ul. Szeroka 6 (Miejski)
tel. kom.: 502 581 187, tel. fax: 22 784 06 11

USŁUGI BRUKARSKIE
- kład i bruk - kompleksowo
- ogrody - projekty i wykonanie

www.gdscia.gov.pl
www.konsultacje.um.warszawa.pl
www.marki.pl, www.zabki.pl, www.zielonka.pl

Naziemni piloci

Nad naszymi miastami widać już nie tylko paralotniarzy i motolotniarzy - coraz częściej na niebo wznosi się także sylwetki samolotów i helikopterów. Dariusz Szpański jest jednym z pilotów miłośników latających modeli sterowanych radiem.

Własna modelarka
Własna modelarka to nie tylko hobby, ale także sposób na spędzenie wolnego czasu. Dariusz Szpański, który mieszka w Wołominie, jest jednym z wielu miłośników latających modeli sterowanych radiem. Własna modelarka to nie tylko hobby, ale także sposób na spędzenie wolnego czasu. Dariusz Szpański, który mieszka w Wołominie, jest jednym z wielu miłośników latających modeli sterowanych radiem.

Szkoła Tańca

AD ASTRA
Szkola Języków Obcych

Any Glogowskiej
www.adastra.wpl.pl

Ulotki A6
1000 szt.
299 zł
cena netto

LOGOS
05-200 Wołomin
ul. Wilenska 36a
tel. fax: 22 787 29 11
22 787 77 83
www.logos.home.pl

Bal charytatywny w Strachówce

Bal charytatywny w Strachówce. Dariusz Szpański, który mieszka w Wołominie, jest jednym z wielu miłośników latających modeli sterowanych radiem.

• „Nowy Dzwon”:

PISMO BEZPŁATNE
TYGODNIK MAZOWIECKI
nakład: 15 000 egz.

W NUMERZE:
Bezpieczeństwo e-handlu
Kulturalny znak jakości
Mongolia kusi modkami

str. 2 **str. 3** **str. 8**

Nowy Dzwon
STYKNIĘĆ OD 1918 ROKU
MIŃSK MAZOWIECKI • GARWOLIN • SULEJÓWKA • WARSZAWA
6 lutego 2013 nr 6 (762) / 2013 ISSN: 1642-0829

Międzszkolny Gimnastyczno-Taneczny Uczniowski Klub Sportowy No Name po raz kolejny zorganizował w Garwolinie turniej cheerleaderek z cyklu Grand Prix Polski 2013. Mistrzostwa odbyły się w hali sportowej przy Szkole Podstawowej nr 1. W dywizji pom dance junior młodszy duety pierwsze miejsce zajęły Aleksandra Kopec i Maria Gontarska z Kaluszyń.

Tańczący z pomponami



W zawodach wystąpiło 280 tancerzy tworzących 23 zespoły z całej Polski. Rywalizowali w konkurencjach pom dance i cheer dance w kategoriach juniorki młodszy i starszy, juniorki młodszy i starszy, juniorki starszy i seniorki. Rywalizowały zespoły i duety. Celem było zmagania w hali Centrum Sportu i Kultury oceniali sędziowie, na czele których stał Bartosz Penkala – prezes Polskiego Stowarzyszenia Cheerleaders. Od godz. 10 odbyły się eliminacje, a po południu rozegrano finały. Turniej oficjalnie otworzył burmistrz Mińska Mazowieckiego Tadeusz Mikulski oraz prezes PSCh Bartosz Penkala. W dywizji pom dance junior młodszy duety pierwsze miejsce zajęły Aleksandra Kopec i Maria Gontarska z Kaluszyń. W gronie zespołów m.in. z Gdańska, Olsztyna, Wałcza, Warszawy czy Krakowa bardzo dobrze zaprezentowały się zespoły garwolińskiego Międzszkolnego Gimnastyczno-Tanecznego Uczniowskiego Klubu Sportowego No Name. Obroniła tytuł Grand Prix 2012, w Garwolinie, Kępsowa Spółdzielnia Rolniczo-Handlowa „Sanopomoc Chłopska”. Jerzy Taraszkiewicz, Henryk Mianowski, Zakład Mięsy Piłczyn – Teresa i Stanisław Grzeszczak, Lobo Hurtownia Owoców i Warzyw – Michał Grzegorz Kopik. Ciepłe słowa skierowała też do rodziców młodych tancerzy, którzy bardzo zaangażowali się w przygotowanie do turnieju. – Wielkie podziękowania kieruję do rodziców tancerek, którzy włożyli wiele serca i czasu, by wszystko było gotowe na czas, by hala wyglądała tak okazale, i by zaproszeni goście czuli się w niej dobrze – podsumowała. Mistrzostwa w Garwolinie zainaugurowały Grand Prix cyklu turniejów Grand Prix Polski Cheerleaders 2013. Następna rywalizacja rozegra się już 23 marca w Gdańsku. Tancerze i tancerki z Garwolin w tym roku odwiedzą jeszcze Tycyn, Gdynię, Płock i Chorzów. (mg)

DOM POGRZEBOWY
EXITUS MOCH
CALODOBOWO
Mińsk Mazowiecki
ul. 1-go PLM
tel. 25 758 17 25
ul. Kocimierz 4
tel./fax 25 738 40 98
kom. 638 04 92 80
www.exitus.com.pl
e-mail: biuro@exitus.com.pl

Cukiernia
The Cheesecake Shop
Mińsk Mazowiecki
Pl. Kilińskiego 1
okolicie biblioteki miejskiej
czynne codziennie
w godz. 9⁰⁰-20⁰⁰

WODEX
HURTOWNIA MATERIAŁÓW
WOD - KAN
WYKONAWCA
ROBÓT
WOD - KAN I CO
Chociszewska Stacja
ul. Warszawska 20
tel.: (025) 739 92 84
tel./fax: (025) 738 79 11
www.wodex.waw.pl

KREDYTY DLA KAŻDEGO
Realizacja w 1 dzień
- Na oświadczenie do 30 tys.
- gotówki
- hipoteki
- kredyty samochodowe
na oświadczenie
KREDYT KONSOLIDACYJNY
do 150 000 zł na 10 lat
plus DODATKOWA GOTÓWKĄ
PRZERUBIENY KAŻDĄ OFERTĘ.
PRZYJDŹ I SPRAWDŹ NAS!
Mińsk Mazowiecki,
ul. Tartaczna 11
tel.: 25 758 38 04,
kom. 508-391-880

Targi Budowlane w Mińsku Mazowieckim 17.03.2013
więcej str. 12

>> AKTUALNOŚCI

Kulturalny znak jakości



Środowe spotkanie z ministrem kultury, który przyjechał do Sulejówki na zaproszenie Czesława Mroczka – polsa ziemi mińskiej i wiceministra obrony narodowej – odbyło się w ramach projektu Plan dla Polski. Nie saten dżwego, że w głównej mierze poświęcone było podsumowaniu dotychczasowej działalności ministra, jak się okazało, ostatnie pięć lat to niezwykle pracowity okres w tym rezerwie, głównie za sprawą inwestycji w infrastrukturę – Podstawowym zadaniem jest budowa infrastruktury, po czepczy od wielkich inwestycji jak chociażby budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku, a skłóczyły na mniejszych budowach, jaką jest szkoła muzyczna w Sulejówku. W samie realizujemy blisko 200 różnych inwestycji na ponad 1,2 mld zł – podkreślił minister. Znaczący

Minister Jarosław Gowin, wiceminister obrony narodowej, przyjechał do Sulejówki na zaproszenie Czesława Mroczka – polsa ziemi mińskiej i wiceministra obrony narodowej – odbyło się w ramach projektu Plan dla Polski. Nie saten dżwego, że w głównej mierze poświęcone było podsumowaniu dotychczasowej działalności ministra, jak się okazało, ostatnie pięć lat to niezwykle pracowity okres w tym rezerwie, głównie za sprawą inwestycji w infrastrukturę – Podstawowym zadaniem jest budowa infrastruktury, po czepczy od wielkich inwestycji jak chociażby budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku, a skłóczyły na mniejszych budowach, jaką jest szkoła muzyczna w Sulejówku. W samie realizujemy blisko 200 różnych inwestycji na ponad 1,2 mld zł – podkreślił minister. Znaczący

Minister Jarosław Gowin, wiceminister obrony narodowej, przyjechał do Sulejówki na zaproszenie Czesława Mroczka – polsa ziemi mińskiej i wiceministra obrony narodowej – odbyło się w ramach projektu Plan dla Polski. Nie saten dżwego, że w głównej mierze poświęcone było podsumowaniu dotychczasowej działalności ministra, jak się okazało, ostatnie pięć lat to niezwykle pracowity okres w tym rezerwie, głównie za sprawą inwestycji w infrastrukturę – Podstawowym zadaniem jest budowa infrastruktury, po czepczy od wielkich inwestycji jak chociażby budowa Muzeum II Wojny Światowej w Gdańsku, a skłóczyły na mniejszych budowach, jaką jest szkoła muzyczna w Sulejówku. W samie realizujemy blisko 200 różnych inwestycji na ponad 1,2 mld zł – podkreślił minister. Znaczący

DOM POGRZEBOWY
EXITUS MOCH
CALODOBOWO
Mińsk Mazowiecki
ul. 1-go PLM
tel. 25 758 17 25
ul. Kocimierz 4
tel./fax 25 738 40 98
kom. 638 04 92 80
www.exitus.com.pl
e-mail: biuro@exitus.com.pl

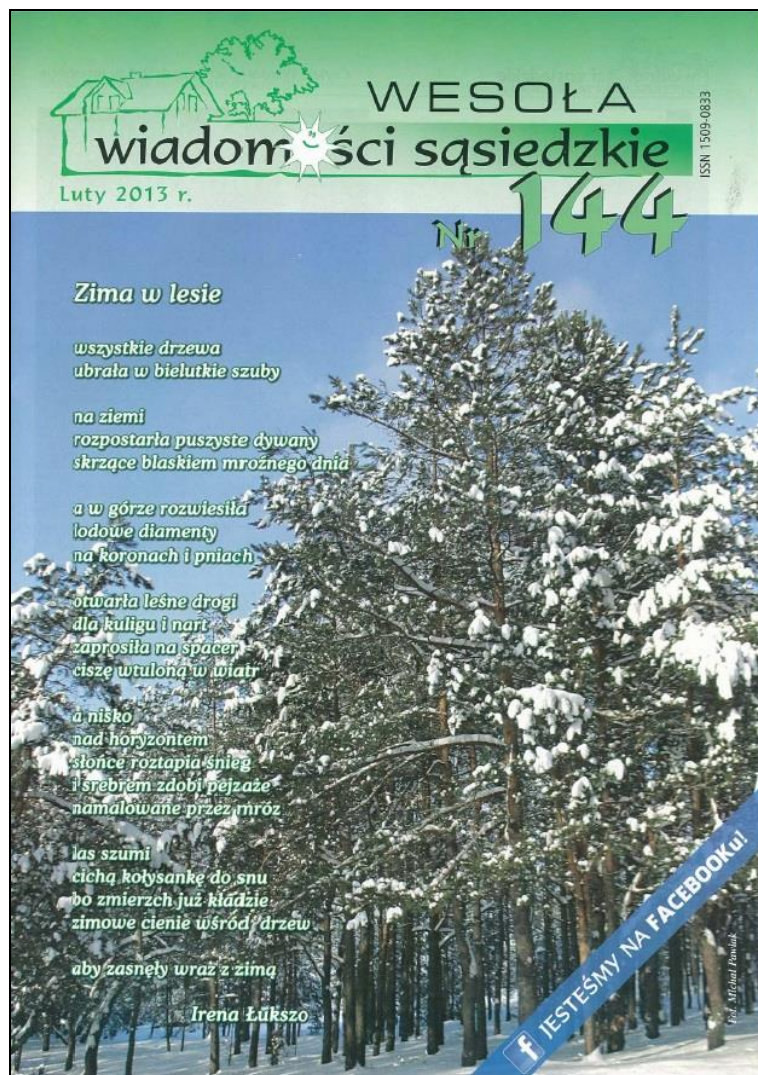
Cukiernia
The Cheesecake Shop
Mińsk Mazowiecki
Pl. Kilińskiego 1
okolicie biblioteki miejskiej
czynne codziennie
w godz. 9⁰⁰-20⁰⁰

WODEX
HURTOWNIA MATERIAŁÓW
WOD - KAN
WYKONAWCA
ROBÓT
WOD - KAN I CO
Chociszewska Stacja
ul. Warszawska 20
tel.: (025) 739 92 84
tel./fax: (025) 738 79 11
www.wodex.waw.pl

KREDYTY DLA KAŻDEGO
Realizacja w 1 dzień
- Na oświadczenie do 30 tys.
- gotówki
- hipoteki
- kredyty samochodowe
na oświadczenie
KREDYT KONSOLIDACYJNY
do 150 000 zł na 10 lat
plus DODATKOWA GOTÓWKĄ
PRZERUBIENY KAŻDĄ OFERTĘ.
PRZYJDŹ I SPRAWDŹ NAS!
Mińsk Mazowiecki,
ul. Tartaczna 11
tel.: 25 758 38 04,
kom. 508-391-880

Targi Budowlane w Mińsku Mazowieckim 17.03.2013
więcej str. 12

• „Wesoła – Wiadomości Sąsiedzkie”:



• „Co słyhać?”

CO SLYCHAĆ

Z A P O W I E D Z I

www.zabki.pl

Spotkanie w sprawie tzw. Wschodniej Obwodnicy Warszawy

Na 13 lutego (godz. 19.15, w nowym budynku MOSiR-u , ul. Słowackiego 21) zaplanowano spotkanie w sprawie przebiegu drogi krajowej S17. Choć jest to droga o charakterze ponadregionalnym, to szczegółowe rozwiązania mogą mieć istotne znaczenie dla Ząbek. Droga bowiem będzie przebiegała przez północne krańce miasta.

Na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad biuro projektowe Jacobs Polska Sp. z o.o. przygotowuje projekt pt.: „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt” oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko” obejmujące m.in.: Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe (STES) dla Wschodniej Obwodnicy Warszawy.

Podstawowymi celami opracowania są:


- ustalenie ostatecznego przebiegu trasy oraz określenie wstępne typów oraz podstawowych parametrów technicznych obiektów budowlanych
- wstępne określenie zakresu rzeczowego i finansowego przedsięwzięcia oraz ustalenie efektywności ekonomicznej
- dostarczenie informacji do podjęcia decyzji inwestorskiej w sprawie celowości, zakresu i horyzontu czasowego realizacji zadania inwestorskiego
- uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt”

Początkiem opracowania jest połączenie z projektowaną drogą ekspresową S-8, w węźle „Drewnica”, natomiast końcem opracowania jest włączenie do węzła „Zakręt” na drodze krajowej nr 2.

Na terenie Miasta Ząbki zaproponowano 2 warianty lokalizacyjne przeprowadzenia trasy. W ramach dobrych praktyk Inwestor zaplanował szereg spotkań informacyjnych dla mieszkańców terenów, przez które przebiegać będzie Wschodnia Obwodnica Warszawy.

Dla mieszkańców Miasta Ząbki planowane jest spotkanie w dniu 13.02.2013 r. o godz. 19.15 w Budyńku Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, ul. Słowackiego 21 w Ząbkach.

W ramach prowadzonej akcji informacyjnej mieszkańcy mogą złożyć wnioski dotyczące przebiegu proponowanych wariantów (formularze wniosków umieszczone są wraz ze szczegółowymi materiałami projektowymi na stronie internetowej Urzędu Miasta www.zabki.pl oraz Inwestora (www.gddkia.gov.pl) jak też dostępne w Urzędzie Miasta Ząbki.



LEGENDA

- projektowane warianty jezdní dróg ekspresowych S17
- wariant 1
- wariant 2
- wariant 3
- wariant 4
- wariant 5
- wariant 6
- wariant 7
- wariant 8
- projektowane odcinki dróg ekspresowych S17 (z i bez węzła)
- istniejąca droga krajowa
- istniejąca droga wojewódzka
- istniejąca ulica
- granice powiatów
- granice miast i gmin
- projektowane odcinki jezdní dróg ekspresowych S17
- symbol prog. obiektu technologicznego - wiadukt
- symbol prog. zjazdu technologicznego
- symbol prog. ujęcia drogowego
- obszar Natura 2000
- teren ochrony ujęcia wody podziemnej
- parki krajobrazowe
- outline parku krajobrazowego
- projektowany tacek
- szlaki turystyczne
- szlaki rowerowe
- szlaki dydaktyczne
- droga
- droga

JACOBS

07-204 Mielnik 14
ul. Słowackiego 21
01-650 Warszawa, tel. 22 63 43 43 43
www.jacobs.com.pl

02-800 20 20 20, 22 63 43 43 43

Skonieczny przebiegu autostradowej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2

tytuł: STUDIUM TECHNICZNO - EKONOMICZNO - ŚRODOWISKOWE

opracowanie: STUDIUM

zadanie: Wschodnia Obwodnica Warszawy

PLAN ORIENTACYJNY		skala
skala	data	autor
1:5000	13.02.2013	Wojciech Kozłowski
1:5000	13.02.2013	Wojciech Kozłowski
1:5000	13.02.2013	Wojciech Kozłowski

8

5.4 Spotkania informacyjne – terminy i lokalizacje

Spotkania informacyjne dla mieszkańców przeprowadzono w terminach i lokalizacjach przedstawionych w poniższej tabeli.

Tab. 5-4 Lokalizacja i terminy spotkań informacyjnych

L.p.	Spotkanie dla mieszkańców miasta/dzielnicy	Miejsce spotkania	Data	Godzina
1.	Warszawa-Rembertów	Urząd Dzielnicy Rembertów, Al. Generała Chruściela 28, Sala nr 12	11.02.2013r.	18.00
2.	Zielonka	Miejskie Gimnazjum w Zielonce ul. Łukasieńskiego 1/3	12.02.2013r.	17.30
3.	Ząbki i Marki	Budynek Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji ul. Słowackiego 21, Ząbki	13.02.2013r.	19.15
4.	Warszawa-Wesoła	Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej ul. I Praskiego Pułku 31, Sala 1	14.02.2013r.	17.30
5.	Sulejówek	Budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego ul. Wspólna 45, Sulejówek	18.02.2013r.	18.00

W spotkaniach informacyjnych wzięli udział projektanci oraz przedstawiciele Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie. Podczas ich trwania zostały zaprezentowane rozwiązania projektowe.

6. Przebieg spotkań informacyjnych

Spotkania informacyjne cieszyły się wielkim zainteresowaniem społeczeństwa. W spotkaniach brali udział: przedstawiciele Inwestora – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, przedstawiciele biura projektowego – Jacobs Polska Sp. z o. o., przedstawiciele władz miejscowych oraz mieszkańcy miast/dzielnic, przez które zakładany jest przebieg WOW, a także inne osoby zainteresowane inwestycją. Najmniejsza liczba osób biorących udział w zgromadzeniach to 40 osób w Zielonce (wg listy obecności) a maksymalna liczba zgromadzonych to ok. 400 w dzielnicy Warszawa-Wesoła (wartość przybliżona – lista obecności nie została zwrócona do organizatorów spotkania). Każde ze spotkań rozpoczynało się od prezentacji dotyczących zasadności budowy WOW i planowanego harmonogramu prac – wygłaszanych przez przedstawicieli GDDKiA oraz prezentacji ukazujących proponowane warianty przebiegu trasy – wygłaszanych przez przedstawicieli biura projektowego Jacobs Polska Sp. z o. o. W drugiej części spotkań odbywały się otwarte dyskusje na temat proponowanych wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Każdy z uczestników zgromadzeń miał możliwość zabrania głosu, zadania pytań, wygłoszenia opinii, sugestii i zastrzeżeń do planowanego przedsięwzięcia, które zostały wyrażone w złożonych później wnioskach.

Wszelkie uwagi można było składać wyłącznie pisemnie z podaniem imienia, nazwiska oraz adresu. Podczas spotkań informacyjnych dostępne były formularze wniosków, na których można było wyrazić swoją opinię przez cały okres prowadzenia akcji informacyjnej dla społeczeństwa tj. do 25 lutego 2013 r. Należy jednocześnie zauważyć, że wnioski wpływające po tym terminie były również rozpatrywane.

Ostatnie zapytania i wnioski wpłynęły w ostatnich dniach marca 2013 r. i zostały również ujęte w niniejszym raporcie.

Zestawienie wszystkich wniosków zarówno złożonych podczas spotkań jak i złożonych w późniejszym terminie, ich streszczenie, sposób ich rozpatrywania oraz ustosunkowanie się do nich znajduje się w rozdziale 7 i 8 niniejszego raportu.

Kopie złożonych wniosków zestawiono w załączniku nr 4, a listy obecności na poszczególnych spotkaniach zamieszczono w załączniku nr 2.

Przebieg spotkań w poszczególnych miastach/dzielnicach spisany został w protokołach będących załącznikiem nr 3 do niniejszego raportu, wykonano również dokumentację fotograficzną, która zamieszczona jest w Załączniku nr 6.

Podsumowanie spotkań informacyjnych

Rembertów

Spotkanie informacyjne dla mieszkańców dzielnicy Warszawa-Rembertów odbyło się w dniu 11 lutego 2013 r. w Urzędzie Dzielnicy. W spotkaniu uczestniczył Burmistrz Rembertowa oraz przedstawiciele Urzędu dzielnicy a także 58 mieszkańców. Spotkanie to rozpoczęło się o godzinie 18.00 i trwało przez około 2 godziny. Mieszkańcy Rembertowa zainteresowani byli przede wszystkim planowanymi zabezpieczeniami przed hałasem dla zabudowy, która znajdzie się w obszarze oddziaływania trasy oraz zasadnością budowy węzła „Poligon”. Dyskusja dotyczyła również takich zagadnień jak: rozmieszczenie planowanych węzłów drogowych i ich dostępności dla mieszkańców Rembertowa a także ewentualnego wpływu obecności stanowisk gatunków chronionych na opóźnienia w realizacji inwestycji. Projektanci i przedstawiciele Inwestora odpowiedzieli na wszystkie pytania padające z sali. Na przedmiotowym spotkaniu złożono osobiście dwa wnioski z uwagami do zamierzonej inwestycji.

Zielonka

W dniu 12 lutego 2013 r. w Zielonce odbyło się spotkanie informacyjne dla mieszkańców dotyczące wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. W spotkaniu uczestniczyli przedstawiciele władz Miasta Zielonka a także 40 mieszkańców. Spotkanie to rozpoczęło się o godzinie 17.30 i trwało przez około 1,5 godziny. Mieszkańcy Zielonki zadawali projektantom pytania o techniczne aspekty planowanego przedsięwzięcia, w tym między innymi o harmonogram prac oraz o rozwiązania umożliwiające normalną komunikację z Warszawą podczas trwania budowy drogi.

Ząbki i Marki

Dla mieszkańców Ząbek i Marek zorganizowano jedno, wspólne spotkanie informacyjne w dniu 13 lutego 2013 r. na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji w Ząbkach o godzinie 19.15. Spotkanie trwało około 1,5 godziny. W zebraniu uczestniczyli przedstawiciele władz Ząbek i Marek oraz 54 mieszkańców tych miejscowości. Dyskusja skupiła się na wynikach analiz prognozowanego natężenia ruchu w Ząbkach po wybudowaniu WOW oraz na zabezpieczeniach przed hałasem dla zabudowy, która znajdzie się w obszarze oddziaływania trasy. Dużo kontrowersji wzbudziły procedury, jakie należy uwzględnić z uwagi na występowanie gatunków chronionych w pobliżu planowanej trasy. Projektanci i przedstawiciel Inwestora odpowiedzieli na większość pytań mieszkańców oraz zachęcali do składania wniosków również ze szczegółowymi pytaniami wymagającymi wglądu w dokumentację. Podczas spotkania złożono osobiście cztery wnioski.

Wesoła

Spotkanie informacyjne dla mieszkańców Dzielnicy Warszawa-Wesoła odbyło się w dniu 14 lutego 2013 r. o godzinie 17.30. Oprócz mieszkańców w spotkaniu wzięły udział Burmistrz oraz inni przedstawiciele Urzędu Dzielnicy Warszawa-Wesoła. Było to najbardziej burzliwe spotkanie z całego cyklu spotkań informacyjnych. Planowana inwestycja wzbudza wśród mieszkańców Warszawy-Wesołej stosunkowo najwięcej kontrowersji, stawiają oni przedstawianym wariantom przebiegu trasy największy opór społeczny. W spotkaniu uczestniczyło około 400 osób – są to dane szacunkowe, z uwagi na to, że oficjalna lista obecności ze spotkania nie została zwrócona do organizatorów. Pomimo interwencji Burmistrza Dzielnicy spotkanie zakończono po około 2 godzinach z powodu zbyt dużej niechęci uczestników spotkania względem wszystkich proponowanych założeń i wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. W związku z powyższym nie wszyscy uczestnicy spotkania zgłaszający się do zabrania głosu mieli szansę

wypowiedzenia się lub zadania pytań. Zanim zakończono spotkanie dyskusja skupiła się przede wszystkim na temacie sensowności przeprowadzenia trasy przez Wesołą, wówczas, gdy według mieszkańców trasę można poprowadzić przez tereny niezamieszkałe. Innymi głównymi tematami były: zagrożenie, dla jakości wód podziemnych jakie niesie ze sobą planowana inwestycja, kontrowersje związane z walorami przyrodniczymi obszaru poligonu, prawdopodobieństwo wystąpienia całkowitego paraliżu komunikacyjnego w Wesołej podczas budowy drogi.

Sulejówek

W dniu 18 lutego 2013 r. odbyło się spotkanie informacyjne dla mieszkańców Sulejówka. Miejszem spotkania był budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego. Spotkanie rozpoczęło się o godzinie 18.00 i trwało blisko 2,5 godziny. W wydarzeniu uczestniczył Burmistrz oraz przedstawiciele Urzędu Miasta Sulejówek. Głównym tematem rozmów z mieszkańcami było ryzyko zagrożenia dla jakości wód podziemnych, jakie będzie istniało podczas eksploatacji drogi oraz proponowane sposoby jego minimalizacji. Mieszkańcy wyrażali obawy, że planowana rozbudowa stacji ujęć wody pitnej może być uniemożliwiona przez budowę Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Znaczna większość uczestników spotkania stanowczo sprzeciwiła się poprowadzeniu trasy obwodnicy przez Sulejówek w jakimkolwiek z proponowanych wariantów. Projektanci i przedstawiciel Inwestora odpowiedzieli na wszystkie pytania padające z sali.

7. Zestawienie, analiza i sposób uwzględnienia wniosków jednostek samorządowych i administracyjnych

W poniższym zestawieniu tabelarycznym znajdują się wnioski dotyczące projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy, które złożyły jednostki samorządowe i administracyjne. Pod tabelami znajdują się odniesienia projektantów i specjalistów z różnych dziedzin ustosunkowujące się do treści całych wniosków bądź też ich fragmentów.

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
1	Urząd Miasta Marki 15.01.2013r.	<p>1. Zaprojektowany węzeł drogowy „Drewnica” zlokalizowany częściowo na terenie miasta Marki, ingeruje w bardzo dużym stopniu w tereny aktualnie przeznaczone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta „Marki II” pod zabudowę mieszkaniowo-usługową. W miejscu projektowanego połączenia Wschodniej Obwodnicy Warszawy S-17 z trasą S-8 powołany plan ustala wyłącznie przebieg drogi ekspresowej S-8 VIA BALTICA. Ponadto informuję również, że zaprojektowany częściowo na terenie miasta Marki węzeł drogowy „Drewnica” zlokalizowany jest na terenach określonych w planie miejscowym „Marki II”, jako obszary górnicze i tereny górnicze.</p> <p>2. Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pragnie zwrócić uwagę na zagadnienia związane z funkcjonowaniem urządzeń wodnych na obszarze zajęтым przez inwestycje. Projektowany węzeł trasy S-17 koliduje z rowami zlokalizowanymi na działkach nr ew. 30 obręb 5-11 oraz dz. ew. nr 37 obręb 5-05 w Markach. W/w rowy są obecnie w bardzo złym stanie, jednak biorąc pod uwagę ich wyodrębnienie w ewidencji gruntów podlegają one ochronie wynikającej z Prawa Wodnego i z pewnością, w miarę rozwoju urbanistycznego tego rejonu Marek, będą odtwarzane. Prawdopodobnie mają także znaczący wpływ na stosunki wodne panujące na ich przedłużeniu poza granicami Miasta Marki na terenach będących w zarządzie Nadleśnictwa Drewnica.</p> <p>3. W związku z powyższym UMM proponuje ujęcie w projekcie budowy trasy, budowy rowu zaznaczonego na załączonym rysunku kolorem zielonym (dwa warianty), którego rzędne powinny być wyznaczone tak, aby umożliwić przepływ wody zgodny ze strzałkami. Sugerujemy także wykonanie przepustów na przedłużeniu istniejących rowów (częściowo w zakresie przebiegu trasy S-8). Uwzględnienie takiego przebiegu rowów w projekcie dawałoby gwarancję nienaruszenia stosunków wodnych w tym rejonie, a także umożliwiała odwonienie samej trasy do rowu R-9 biegnącego do rzeki Długiej.</p>

Ad. 1 Realizacja trasy prowadzona jest zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji drogowej. Zgodnie z jej zapisami w sprawach dotyczących

zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zapisów MPZP.

Ad. 2 Opracowanie obejmujące budowę drogi S17, przewiduje budowę przepustów pod projektowanym układem drogowym w ciągu działek wyodrębnionych w ewidencji gruntów.

Ad. 3 W ramach opracowania S17 zaplanowano przebudowę i budowę odcinków rowów melioracyjnych w granicach pasa drogowego drogi S17. Projektowanym urządzeniom zostały nadane spadki umożliwiające odpływ wody z ww. terenów w kierunku rzeki Długiej.

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
2	Urząd Dzielnicy Warszawa-Wesoła 21.01.2013r.	<p>1. W związku z pismem OS/258/KW/2259/2012 z dnia 20.12.2012 r. Urząd Dzielnicy Wesoła przekazał opinię dotyczącą rozwiązań projektowych w zakresie przebiegu oraz wstępnej lokalizacji infrastruktury drogowej oraz wskazania wariantu preferowanego w zakresie przebiegu trasy S-17 jak i przedstawionych wariantów węzłów drogowych.</p> <p>2. Urząd Dzielnicy zdecydowanie preferuje wariant 1 lub 2 (na terenie Dzielnicy Wesoła oba warianty mają, ten sam przebieg).</p> <p>3. Stanowisko w zakresie przebiegu wg wariantu 1 (2) na obszarach Dzielnicy Wesoła ujętych na arkuszach od 6 do 11:</p> <p>a) Arkusz 6 i 6a - Węzeł Okuniewska: - Ze względu na prosty układ preferowane jest rozwiązanie przedstawione na arkuszu 6a z zastrzeżeniem konieczności zlokalizowania sygnalizacji świetlnej na włączeniach W ul. Okuniewską lub zaprojektowaniem na tych włączeniach rond.</p> <p>b) Arkusz 7: - Należy przedłużyć ścieżkę rowerową od ul. Długiej do planowanej ścieżki rowerowej w ul. Niemcewicza. - W związku z przerwaniem ciągłości komunikacji ulic znajdujących się nad tunelem na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Uroczej zasadne jest wybudowanie przez GDDKiA ulic równoległych do tunelu tj. ul. Matejki ul. Krasickiego, którymi możliwy będzie bezpośredni dojazd do "przerwanych" ulic.</p> <p>c) Arkusz 8 - bez uwag.</p> <p>d) Arkusz 9 i 9a - Węzeł I. Praskiego Pułku - Odrzucamy rozwiązanie bez węzła przedstawione na arkuszu 9a, - Włączenia w ul. I. Praskiego Pułku powinny być zaprojektowane poprzez rondo - Brak włączenia ul. Staszica w ul. 1. Praskiego Pułku od strony zachodniej – drogą tą planowana jest obsługa komunikacyjna nieruchomości przeciętych WOW w zachodniej części os. Groszówka obsługiwanych dotąd ul. Prusa (ujęta w koncepcji do likwidacji) - W ul. I. Praskiego Pułku planowana jest budowa ścieżki rowerowej. W koncepcji WOW należy przewidzieć budowę ścieżki rowerowej na przebudowywanym odcinku tej ulicy.</p> <p>e) Arkusz 10: - Na dużym odcinku od Hipodromu aż do ul. Topolowej nie ma możliwości przejścia dla pieszych przez WOW - okoliczne lasy są terenem licznie uczęszczanym przez spacerowiczów i turystów.</p> <p>f) Arkusz 11: - Brak dojazdu do działek położonych przy drodze prywatnej zlokalizowanej na działce nr ew. 56 (obecnie dojazd od Piłsudskiego). Droga ta nie ma ciągłości w kierunku istniejącej drogi prywatnej prowadzącej do ul. Mazowieckiej (dz. nr ew. 61). - W związku z budową wiaduktu nad ul. Piłsudskiego należy zmodernizować skrzyżowanie ul. Topolowej z ul. Piłsudskiego ze względu na bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Obecny wyjazd z ul. Topolowej zlokalizowany jest pod dużym kątem, a po wybudowaniu wiaduktu jeszcze bardziej zostanie ograniczona widoczność na skrzyżowaniu.</p>

Ad. 1 i 2 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami

węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców oraz jednostek samorządowych.

Ad. 3 i 3a) Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców oraz jednostek samorządowych. Dodać należy, że prezentowane w STES rozwiązania tych elementów są rozwiązaniami wstępnymi i na kolejnych etapach projektowania będą mogły ulegać modyfikacjom i dostosowaniu do aktualnych potrzeb zarówno mieszkańców jak również zarządców dróg. Szczegółowe projekty węzłów, przejazdów i skrzyżowań drogowych zostaną opracowane w Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanym (rozwiązanie ostateczne).

Ad. 3b) Wniosek dotyczący wydłużenia ścieżki rowerowej rozpatrzono **pozytywnie**. Na tym etapie opracowań projektowych związanych z przygotowaniem materiałów pod kątem uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wniosek o wybudowanie przez GDDKiA ulic równoległych do tunelu tj. ul. Matejki ul Krasickiego rozpatrzono **negatywnie**. Przedmiotowe ciągi komunikacyjne istnieją w chwili obecnej w terenie i nie są naruszane przez elementy związane z projektowaną drogą ekspresową. Jednocześnie nie można wykluczyć możliwości ponownego rozpatrzenia sprawy modernizacji ul. Matejki i ul. Krasickiego na dalszym etapie prac projektowych związanych z trasą S-17 tj. z chwilą określania warunków budowy drogi ekspresowej.

Ad. 3c) Brak uwag

Ad. 3d) Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców oraz jednostek samorządowych. Dodać należy, że prezentowane w STES rozwiązania tych elementów są rozwiązaniami wstępnymi i na kolejnych etapach projektowania będą mogły ulegać modyfikacjom i dostosowaniu do aktualnych potrzeb zarówno mieszkańców jak również zarządców dróg. Wnioskowana zmiana dotycząca zastosowania w miejscu skrzyżowań rond została rozpatrzona **negatywnie**. Jednostka projektowa stoi na stanowisku, że dominująca relacja na wprost i stosunkowo niskie natężenia relacji skrzyżujących przemawiają za wyższością w tym miejscu skrzyżowań z sygnalizacją świetlną nad rondami. Jednak zarówno jedno jak i drugie rozwiązanie jest zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi i jest możliwe do zastosowania. Szczegółowe projekty węzłów, przejazdów i skrzyżowań drogowych zostaną opracowane w Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanym (rozwiązanie ostateczne). Wniosek o włączenie ul. Staszica w ul. 1-go Praskiego Pułku od strony zachodniej rozpatrzony **pozytywnie**. Wniosek o przewidzenie w dokumentacji ścieżki rowerowej wzdłuż ul. 1-go Praskiego Pułku rozpatrzono **pozytywnie**.

Ad. 3e) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Komunikacja piesza między terenami położonymi po przeciwnych stronach drogi ekspresowej na odcinku Hipodrom – ul. Topolowa będzie zapewniona poprzez przejazd gospodarczy PG-3 oraz ul. Piłsudskiego. Miejsca możliwego przekroczenia drogi ekspresowej oddalone są od siebie o 1,2 km. Na odcinku tym nie występuje istniejąca infrastruktura komunikacyjna, która uzasadniałaby wytworzenie dodatkowych przejść dla pieszych. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych.

Ad. 3f) Wniosek o zapewnienie dojazdu do działek położonych przy drodze zlokalizowanej na dz. ew. nr 56 rozpatrzono **pozytywnie**. Zaprojektowano odcinek drogi stanowiący połączenie istniejącego ciągu komunikacyjnego z ul. Piłsudskiego. Wniosek dotyczący korekty skrzyżowania ul. Topolowej z ul. Piłsudskiego rozpatrzono **pozytywnie**.

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
3	Urząd Dzielnicy Warszawa- Rembertów 25.01.2013r.	<p>1. Urząd m.st. Warszawy Dzielnica Rembertów po zapoznaniu się z materiałami dotyczącymi przebiegu Obwodnicy Południowo - Wschodniej na terenie Dzielnicy Rembertów informuje, że wnosi uwagi dotyczące rozwiązań trasy S-17.</p> <p>2. Wnosimy o zmianę zakresu budowy ulicy BUDNICZEJ tj. połączenia jej z ulicami zlokalizowanymi na terenie miasta Zielonka i z ulicą Mokry Ług w rejonie przejazdu kolejowego. Wnioskowana ulica powinna być podstawową drogą do obsługi placu budowy drogi S-17 i wykonana przed rozpoczęciem robót na trasie S-17. Umożliwi to dostawę materiałów budowlanych bez korzystania z ul. Mokry Ług, która nie jest dostosowana do ruchu ciężkiego.</p> <p>3. Zwracamy się o przesunięcie ok. 100-m w kierunku wschodnim przejścia dla pieszych i rowerzystów pod obwodnicą zaproponowanego w km 4+570 wg wariantu 1 i w km 4+510 wg wariantu 7 oraz o zamianę tego przejścia na przejazd drogowy. Korzystna będzie lokalizacja przejścia 200 m na zachód od ul. Mokry Ług, między poprzecznymi drogami dojazdowymi po obu stronach obwodnicy przewidzianymi w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Mokry Ług (drogi dojazdowe A11KDD i B27KDD).</p> <p>4. Zwracamy się o przesunięcie otwartego zbiornika wód opadowych (położonego po północnej stronie obwodnicy) bliżej ul. Budniczej i skierowanie zrzutu z niego do kanału Magenta.</p> <p>5. Zwracamy się o rozpatrzenie możliwości przełożenia drogi serwisowej położonej po północnej stronie S-17 między ul. Budniczą a ul. Mokry Ług na północną stronę rowu M-7 (oznaczenie przyjęte roboczo przez firmę Jacobs sp. z o.o.), w szczególności na odcinku od km 4+600 do km 4+850 wg wariantu 1.</p> <p>6. Zwracamy się o zaplanowanie drogi nieutwardzonej o długości ok. 150 m po południowej stronie obwodnicy od ul. Mokry Ług w kierunku wschodnim do najbliższej drogi wzdłuż skraju lasu.</p> <p>7. Zwracamy się o udostępnienie projektowanego węzła „Poligon” do celów publicznych. Udostępnienie bezpośredniego włączenia się do trasy ekspresowej na węźle „Poligon” ułatwi dostęp z trasy do północno-wschodniej części Rembertowa, w tym do Akademii Obrony Narodowej.</p> <p>8. Zwracamy się o udostępnienie wiaduktów nad liniami kolejowymi nr 2 Warszawa - Terespol i nr 449 Rembertów - Zielonka dla obustronnych ciągów pieszo-rowerowych. Ciągi pieszo-rowerowe na wiaduktach oraz pochylnie wyprowadzających ruch rowerowy poza pas drogowy umożliwią wykorzystanie tych obiektów do przekraczania linii kolejowych nie tylko przez użytkowników trasy ekspresowej.</p> <p>9. Zwracamy się o wykluczenie stosowania pali wbijanych przy budowie obwodnicy, a w szczególności przy wiadukcie nad ul. Mokry Ług ze względu na uciążliwości z tym związane dla mieszkańców okolicznych domów.</p> <p>10. W przypadku wyboru wariantu 3,4,6 lub 7 przez Dzielnicę Wesoła, zwracamy się o rozpatrzenie możliwości wykonania na węźle Rembertów łącznic na południową stronę linii kolejowej nr 2 Warszawa - Terespol umożliwiających połączenie ul. Okuniewskiej z Długą, Wspólną lub Niemcewicza w Wesołej.</p>

Ad. 1 Odniesienie do wniosków w punktach poniżej

Ad. 2 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Na obecnym etapie prac projektowych związanych z przygotowaniem materiałów pod kątem uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji, brak jest podstaw do uwzględnienia budowy poprzecznej ul. Budniczej na odcinkach nienawiązujących do zakładanego „korytarza” ciągu ekspresowego tj. pomiędzy WOW a ul. Mokry Ług długości około 900 m wzdłuż układu kolejowego oraz na odcinku zapewniającym powiązanie z Zielonką. Jednocześnie nie można wykluczyć możliwości ponownego rozpatrzenia sprawy ul. Budniczej na dalszym etapie prac projektowych związanych z trasą S-17 tj. z chwilą określania warunków budowy drogi ekspresowej.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie** w zakresie przeniesienia przejścia pieszo-rowerowego o około 100m.

Wniosek rozpatrzono **negatywnie** w zakresie zamiany przejścia dla pieszych na przejazd drogowy. Na tym etapie opracowań brak jest uzasadnienia dla budowy dodatkowego przejazdu między ul. Budniczą a Mokry Ług.

Ad. 4 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Zbiornik retencyjny zostanie przesunięty w kierunku ul. Budniczej, z możliwością odprowadzenia gromadzonych w nim wód opadowych i roztopowych do Kanału Magenta.

Ad. 5 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Obecnie rów ten jest odbiornikiem wód spływających z terenów zlokalizowanych po północnej i wschodniej stronie projektowanego układu dróg. Umieszczenie rowu M-7 pomiędzy drogami (S-17 i drogą serwisową), spowodowałoby odcięcie zlewni znajdującej się po północnej i wschodniej stronie trasy WOW oraz powstanie bezodpływowych zastoisk u podstawy ww. drogi serwisowej.

Ad. 6 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Propozycja prowadzenia drogi serwisowej po południowej stronie WOW na odcinku od ul. Mokry Ług około 150m w kierunku wschodnim nie znajduje uzasadnienia technicznego. Dodatkowo realizacja tego wniosku wiązałaby się z wytworzeniem niekorzystnego układu mimośrodowych skrzyżowań na ul. Mokry Ług, w warunkach ograniczonej widoczności przy wiadukcie w ciągu trasy ekspresowej.

Ad. 7 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Przyjęcie propozycji dopuszczenia niekontrolowanego ruchu na ww. obiekcie wiąże się ze zmianą sposobu użytkowania znacznej części obecnego poligonu, co nie leży w gestii GDDKiA. Jednocześnie podkreślić należy, że dotychczas użytkownik poligonu negatywnie odniósł się do kwestii dostępności terenu dla ruchu publicznego.

Ad. 8 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Przedstawiane rozwiązania projektowe uwzględniają prowadzenie ruchu pieszo-rowerowego na wiaduktach trasy S-17 nad liniami kolejowymi nr 2 Warszawa-Terespol i nr 449 Rembertów-Zielonka po jednej stronie obiektu. Sposób prowadzenia tego ruchu będzie szczegółowo rozpatrywany na dalszym etapie prac projektowych, w ramach koncepcji programowej oraz projektu budowlanego.

Ad. 9 Sprawa technologii robót budowlanych związanych z posadowieniem obiektów inżynierskich nie jest przedmiotem STES. Wszelkie zagadnienia dotyczące technologii będą analizowane na etapie koncepcji programowej i projektu budowlanego.

Ad. 10 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z rozporządzeniem ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie *droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta - nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione*. W rejonie Rembertowa jedyną drogą krzyżującą się z drogą ekspresową jest droga wojewódzka nr 637, klasy G (ul. Okuniewska), na której został zaprojektowany węzeł Rembertów (strona północna linii kolejowej). Lokalizacja węzła po stronie południowej wiązałaby się z koniecznością wytworzenia nowego ciągu komunikacyjnego o klasie minimum Z, który musiałby mieć połączenie z siecią dróg istniejących - ul. 1-go Praskiego Pułku lub ul. Niemcewicza. Każde z tych rozwiązań mocno ingeruje w zabudowę mieszkaniową osiedla Grzybowa i Wola Grzybowska. Dodatkowym argumentem przemawiającym za rozbudową węzła tylko od strony północnej jest oddalenie łącznic węzła a co za tym idzie minimalizacja negatywnego oddziaływania drogi ekspresowej na ww. osiedla. Niemniej jednak na tym etapie opracowań projektowych wskazywane są miejsca połączeń drogi ekspresowej z istniejącą siecią drogową i proponowane przykładowe rozwiązania tych połączeń. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
4	Starosta Miński 12.02.2013r.	1) W odpowiedzi na pismo Nr OS/258/KW/257/2012 z dnia 20.12.2012 r. dotyczące określenia przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK Nr 17, uprzejmie informuję, że Zarząd Powiatu Mińskiego na posiedzeniu w dniu 11 lutego 2013 r. pozytywnie zaopiniował wariant 1 (przebieg oznaczony kolorem czerwonym) wraz z przedstawionymi węzłami drogowymi.

Ad. 1 Brak dodatkowych wniosków ze strony jednostki administracyjnej. Przedstawione stanowisko zostanie wzięte pod uwagę w dalszych analizach mających na celu wskazanie wariantu akceptowanego przez jednostki administracyjne

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
5	Urząd Miasta Sulejówek 25.02.2013r.	<p>1. Urząd Miasta Sulejówek po zapoznaniu się z przesłanymi materiałami i zasięgnięciu opinii Komisji Środowiska i Zagospodarowania Przestrzennego Rady Miasta Sulejówek (uchwały w załączeniu), wskazuje, jako preferowany (do przyjęcia) przebieg obwodnicy według wariantów 1, 2, 5 i 8 (oznaczony kolorem czerwonym odcinek od 14+500 do 13+000) przebiegający śladem dawnego wariantu IIIA, wzdłuż zachodniej granicy administracyjnej miasta i tuż przed cmentarzem skracający na zachód na teren dzielnicy Wesoła miasta stołecznego Warszawy. Rezerwę terenową pod trasę WOW według tego wariantu przewidziano już w ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego z 1994 r. oraz w dwóch kolejno obowiązujących studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sulejówka (z 2000 r. i 2010 r.) oraz w projekcie planu miejscowego z 2005 r.</p> <p>2. Nie do przyjęcia jest natomiast rozwiązanie projektowe według wariantów 3, 4, 6 i 7 (oznaczony kolorem zielonym odcinek od 14+000 do 11+000) przebiegających przez teren Szkopówki w Sulejówku. Położona na 5-metrowym nasypie, opatrzona ekranami akustycznymi droga ekspresowa w sposób nieodwracalny wpłynie na krajobraz i sposób zagospodarowania tej części miasta oraz zdecydowanie pogorszy jakość życia mieszkańców w tym rejonie. Wariant ten nigdy nie był przez miasto Sulejówek zaakceptowany z uwagi na bliski sąsiedztwo strefy ochrony pośredniej ujęć wody oraz planowaną rezerwę pod nowe miejskie ujęcie wody na gminnej działce o numerze ewidencyjnym 48 w obrębie 38 znajdującej się na trasie przebiegu wariantu zielonego.</p> <p>3. Wątpliwości budzi również przebieg drogi dojazdowej nr 23 znajdującej się poza terenem opracowania (w rejonie węzła „Zakręt”). Naszym zdaniem nadmiernie ingeruje on w prywatne nieruchomości położone na terenie Ratajewa.</p> <p>4. W związku z opiniami mieszkańców Sulejówka przedstawionymi na spotkaniu w dniu 18 lutego br. wnosimy o przygotowanie i dopuszczenie do analizy innego wariantu WOW przebiegającego w większym oddaleniu od strefy ochrony ujęć wody w Sulejówku oraz od miejskiej działki, która przeznaczona jest na budowę nowych ujęć wody. Obawiamy się, że bliskość WOW zablokuje możliwość rozbudowy Stacji Uzdatniania Wody przy ulicy Wodociągowej.</p>

Ad. 1 Przedstawione stanowisko zostanie wzięte pod uwagę w dalszych analizach mających na celu wskazanie wariantu akceptowanego przez jednostki administracyjne

Ad. 2 Na wniosek mieszkańców zmieniono niweletę drogi głównej. W chwili obecnej w rejonie osiedla Szkopówka trasa S-17 prowadzona jest w poziomie terenu a drogi obsługujące tereny położone po przeciwnych stronach S-17 przechodzą nad trasą ekspresową wiaduktem.

Ad. 3 Droga dojazdowa nr 23 nie jest objęta przedmiotowym opracowaniem. Koncepcja Programowa dotycząca węzła Zakręt oraz obsługi terenów położonych w jego sąsiedztwie opracowywana jest przez odrębną jednostkę projektową.

Ad. 4 Na podstawie analizy hydrogeologicznej dotyczącej możliwości rozbudowy ujęcia komunalnego w Sulejówku w kierunku zachodnim wykonanej przez Geosystem Wiesław Opęchowski w 2005 r, teren działki nr ew. 48 z obr. 38 kwalifikuje się jako rejon rozbudowy komunalnego ujęcia wód podziemnych dla potrzeb zaopatrzenia w wodę miasta Sulejówek. zarezerwowany jest pod rozbudowę ujęć wody dla potrzeb Stacji Uzdatniania Wody. Zgodnie z informacjami pozyskanymi z Urzędu Miasta (pismo znak: IZP. 7013.8.2013 z dnia 25.02.2013) własność tej działki została uregulowana na rzecz Miasta z przeznaczeniem dla ujęć wody

dla Sulejówka. Miasto w tym obszarze nie posiada innej nieruchomości, która mogłaby być przeznaczona na ten cel.

Opierając się na informacjach zawartych w dokumentacjach archiwalnych, opiniach i analizach hydrogeologicznych sporządzanych dla ujęcia w Sulejówku na rysunek poniżej wrysowano lokalizację wariantów na tle warunków hydrogeologicznych. Przedstawiono tu lokalizację ujęć wód podziemnych, strefy ochronne ujęć jeśli są obowiązujące, zachodni kierunek spływu wód podziemnych, zasięgi spływu wód do ujęcia¹, zasięg okna hydrogeologicznego występującego na wschód od ujęcia w Sulejówku, lokalizację działki przeznaczonej pod rozbudowę ujęcia w Sulejówku. Z przedstawionych danych wynika, że:

- żaden z wariantów nie przecina strefy ochronnej ujęcia.
- ze względu na lokalizację trasy na odpływie z ujęcia (spływ wód w kierunku zachodnim), ujęcie w Wesolej przy 1 Praskiego Pułku oraz ujęcie w Sulejówku jest w małym stopniu zagrożone zanieczyszczeniami pochodzącymi z drogi
- stwierdzony na wschód od ujęcia brak izolacji pierwszego użytkowego poziomu wodonośnego, a przy tym brak skanalizowanych osiedli stanowi szczególne zagrożenie dla ujęcia. Wody opadowe wraz z zanieczyszczeniami z powierzchni gruntu infiltrują bezpośrednio do warstwy wodonośnej i przemieszczają się zgodnie ze stwierdzonym spływem w kierunku zachodnim do ujęcia.
- wariant zielony przebiega na granicy obszaru spływu wód do ujęcia zgodnie z opracowaniem "Uzupełnienia do dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku w części dotyczącej projektu ustanowienia strefy ochronnej" (studnie podstawowe St.4 i St. 5, Polgeol, IX. 2004.- czyli dotyczy obecnie eksploatowanych ujęć
- wariant zielony zajmuje w ok. 32% (tj.2,16 ha) działki przeznaczonej na rozbudowę ujęcia wód.
- Zgodnie z opracowaniem " Dokumentacja hydrogeologiczna ustalająca zasoby eksploatacyjne miejskiego ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku wraz z projektem geologicznym strefy ochronnej ujęcia" (studnie podstawowe St. 3 i St.4,-Dokumentacja zatwierdzona decyzją Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie nr 69/96 z dnia 15.05.1996) – oba planowane przebiegi trasy przebiegają przez obszary spływu wód do ujęcia- dotyczy sytuacji, jeśli ujęcie zostanie rozbudowane. W przypadku braku rozbudowy ujęcia obszar spływu wód jest zgodny z opracowaniem Polgeol z 2004 r. i planowana trasa nie przechodzi przez jego teren.

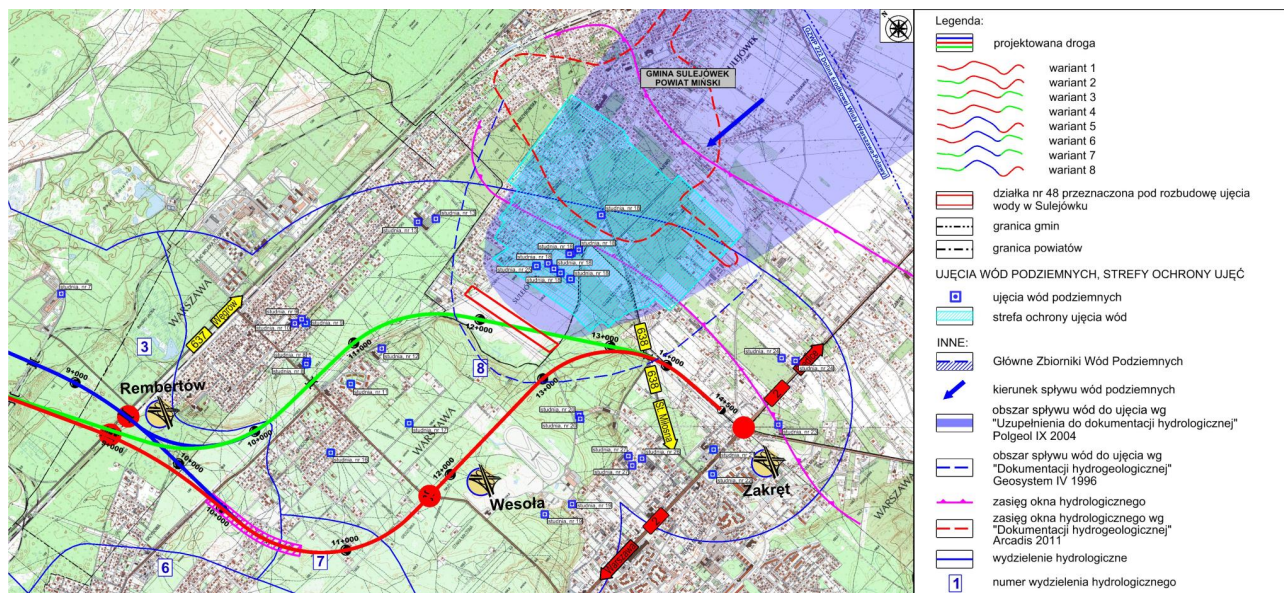
Kwestia rozbudowy ujęcia w Sulejówku w kierunku zachodnim została poruszona m.in. w dwóch opracowaniach:

- W oparciu o „Analizę hydrogeologiczną dotyczącą możliwości rozbudowy ujęcia komunalnego w Sulejówku w kierunku zachodnim” wykonaną przez Geosystem Wiesław Opęchowski w 2005 r, teren działki nr ew. 48 z obr. 38 kwalifikuje się jako rejon rozbudowy komunalnego ujęcia wód podziemnych dla potrzeb zaopatrzenia w wodę miasta Sulejówek. Zgodnie z informacjami pozyskanymi z Urzędu Miasta (pismo znak: IZP. 7013.8.2013 z dnia 25.02.2013) własność tej działki została uregulowana na rzecz Miasta z przeznaczeniem dla ujęć wody dla Sulejówka. Miasto w tym obszarze nie posiada innej nieruchomości, która mogłaby być przeznaczona na ten cel.
- W ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania przeanalizowano również „Opinię hydrogeologiczną o możliwości budowy ujęcia wód podziemnych dla alternatywnego zaopatrzenia miasta Sulejówek w wodę” sporządzoną przez POLGEOL w 2004 r. na zlecenie Urzędu Miasta Sulejówek. W opinii tej autorzy wskazują m.in. zasięg występowania okna hydrogeologicznego występującego na wschód od ujęcia, zagrożenia dla ujęcia wynikające głównie z niewystarczająco rozwiniętej sieci kanalizacyjnej na terenie Sulejówka oraz w związku z istniejącymi zagrożeniami wskazują na konieczność budowy alternatywnych miejsc poboru wody do celów komunalnych. W Opinii zaproponowano dwa rejony lokalizacji nowego ujęcia w celu alternatywnego zaopatrzenia miasta w wodę: 1) rejon w północnej części Sulejówka- leśny teren poligonu wojskowego , 2) rejon w części południowej – Stara Żurawka. Należy zaznaczyć, że w Programie Ochrony Środowiska dla miasta Sulejówek na lata 2006-2012 sporządzonym w 2006 roku w rozdziale dotyczącym poboru wód powołano się na opinię POLGEOLU z 2004 r. i stwierdzono, że *"istniejące ujęcia wodne na terenie Szkopówki są wykorzystywane w 60% i docelowo powinny wystarczyć do zaspokojenia potrzeb zaopatrzenia w wodę pitną"* Biorąc pod uwagę przyszłe przyłączenie osiedla pl. Czarnieckiego do wodociągu miejskiego oraz dalszy rozwój miasta

¹ Zasięg wrysowano na podstawie "Uzupełnienia do dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku w części dotyczącej projektu ustanowienia strefy ochronnej" (studnie podstawowe St.4 i St. 5, Polgeol, IX. 2004.

wytypowano miejsca alternatywnego poboru wód określonych w opinii POLGEOL. Zgodnie z POS ujęcia te nie byłyby konkurencją dla obecnych ujęć, ponieważ znalazłyby się poza oknem hydrogeologicznym i obszarem spływu wód do obecnego ujęcia. Na poniższym rysunku przedstawiono dane zebrane z pozyskanych dokumentacji i informacji

Na poniższym rysunku przedstawiono dane zebrane z pozyskanych dokumentacji i informacji.



Rysunek 7-1 Zarys uwarunkowań hydrogeologicznych występujących na odcinku Rembertów-Zakręt.

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
6	Urząd Miasta Ząbki 25.02.2013r.	<p>Miasto Ząbki przekazuje swoją opinię oraz zgłasza wnioski do przedstawionego projektu trasy S-17 przebiegającej w otoczeniu miasta Ząbki.</p> <p>I Opinia w zakresie przedstawionych rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych.</p> <p>1. W zakresie osi trasy ekspresowej S—17 w sąsiedztwie miasta Ząbki.</p> <p>Miasto Ząbki pozytywnie opiniuje przebieg wschodni trasy ekspresowej oznaczony na planie orientacyjnym kolorem zielonym (tj. warianty oznaczone W2, W3, W7, W8) i uznaje go za preferowane, jednocześnie negatywnie opiniujemy wariant zachodni przebiegu (czerwony) (tj. warianty oznaczone W1, W4, W5, W6).</p> <p>2. W zakresie rozwiązań węzła Drewnica.</p> <p>Miasto Ząbki opiniuje rozwiązania węzła Drewnica bez uwag.</p> <p>3. W zakresie projektowanego węzła „Ząbki” na strasie S-17.</p> <p>W naszej ocenie, żadne z przedstawionych rozwiązań nie jest optymalne i nie gwarantuje prawidłowego funkcjonowania układu dróg wojewódzkich w powiązaniu z drogą ekspresową przy jednoczesnym zapewnieniu efektywnej obsługi obszaru miasta Ząbki przez drogę wojewódzką 631. Pragniemy również podkreślić, że węzeł „Ząbki” jest węzłem trasy S-17, który będzie zlokalizowany najbliższym centrum Warszawy, co będzie generowało duże obciążenie na relacjach z i do Warszawy. Przedstawione rysunki i przekazane dodatkowe materiały nie dają podstawy do ostatecznej pozytywnej akceptacji któregośkolwiek z przedstawionych rozwiązań węzła „Ząbki”. W dalszej części niniejszego pisma zgłaszamy w tym zakresie wnioski. Odnosząc się do rozwiązań przedstawionych do opinii:</p> <p>a) Negatywnie opiniujemy przedstawione rozwiązanie powiązania trasy S-17 z drogą wojewódzką 631 na wysokości ul. Szwoleżerów, jeśli ma to być jedyne powiązanie trasy ekspresowej S-17 z układem dróg wojewódzkich 631 i 634 w rejonie Ząbek.</p> <p>b) Z pośród przedstawionych do opinii rozwiązań dwóch wariantów węzłowych w naszej ocenie lepszym rozwiązaniem wydaje się powiązanie trasy ekspresowej z drogą 634 wraz z łącznicami bezpośrednimi pomiędzy trasą S-17 (w relacji z i do S-8 z drogą wojewódzką 631).</p> <p>c) Pozytywnie opiniujemy kwestie wydzielenia poprowadzenia bezkolizyjnych relacji z drogi 631 w kierunku trasy S-8. Ze względów ruchowych i efektywności istniejących i projektowanych rozwiązań we wnioskach postulujemy modyfikację tego rozwiązania w stosunku do przedstawionego.</p> <p>d) Wstępnie pozytywnie opiniujemy rozwiązania polegające na dowiązaniu ul.</p>

	<p>Bankowej z drogą 631 na wysokości ul. Szwoleżerów lub ul. Powstańców można rozważyć też lokalizację tego włączenia na granicy Ząbek i Warszawy. Wskazane jest przeprojektowanie ww. skrzyżowań na rozwiązania dwupoziomowe - wydzielenie bezkolizyjnej relacji w ciągu drogi 631.</p> <p>4. W zakresie powiązania ulicy Kolejowej z drogą wojewódzką 631.</p> <p>Miasto Ząbki opiniuje przedstawione rozwiązanie pozytywnie z następującymi uwagami:</p> <p>a) Na projektowanym nowym śladzie ulicy Kolejowej zlokalizowany jest obiekt inżynierski - przepust wodny z 1914 roku znajdujący się w nasypie bocznicy kolei wąskotorowej, tzw. „linii wojennej Struga- Wawer”. Obiekt ma cechy zabytku. Jego przybliżona lokalizacja przedstawiona jest na załączniku nr 1 wnosimy o zachowanie tego obiektu i wytrasowanie nowego przebiegu ul. Kolejowej tak, aby inwestycja nie oddziaływała na ten obiekt negatywnie zarówno w fazie budowy jak i fazy eksploatacji.</p> <p>b) Zwracamy się o doprojektowanie ciągu drogi rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego na wschodniej jezdni łączącej ul. Kolejową z drogą 631 i wzdłuż wschodniej strony drogi 631 w kierunku północnym do granicy opracowania oraz o przewidzenie docelowego połączenia tej drogi rowerowej z ulicą Mazowiecką w Zielonce w celu umożliwienia wprowadzenia a ruchu rowerowego w układ ulic lokalnych miasta Zielonka.</p> <p>5. W zakresie przebudowy drogi 631 w ramach projektowanej inwestycji GDDKiA.</p> <p>a) Doprojektować ciąg pieszo-rowerowy po zachodniej stronie drogi 631 pomiędzy ul. ks. Skorupki (634), a ul. Powstańców wraz z przejazdami rowerowymi na wlotach ulic oraz z powiązaniem dla ruchu rowerowego z ulicami Gajową, Andersena, Szwoleżerów i Powstańców.</p> <p>b) Zaprojektować możliwość wyprowadzenia drogi rowerowej w kierunku zachodnim również po południowej stronie ul. ks. Skorupki do granicy opracowania. Rozwiązanie to umożliwi podłączenie ciągu rowerowego planowanej ul. Nowo-Ziemowita bez potrzeby ponownego przebudowywania skrzyżowania dróg 631 i 634.</p> <p>c) Zaprojektować przejazd rowerowy lub kładkę rowerową na wysokości ul. Powstańców lub na południe od ul. Powstańców.</p> <p>d) W ciągu drogi 631 zaprojektować przystanki autobusowe na wysokości drogi 634, ul. Szwoleżerów, ul. Powstańców oraz zaprojektować oświetlenie i dojście do tych przystanków.</p> <p>e) Zaprojektować przystanki autobusowe na drodze 634 w obszarze skrzyżowania z drogą 631.</p> <p>II Opinia i uwagi o charakterze ogólnym.</p> <p>6. Miasto Ząbki uważa projektowaną trasę ekspresową S—17 niezbędną i pilną do realizacji - zwłaszcza na odcinku węzeł Drewnica węzeł Ząbki. Przygotowywana inwestycja ma rozwiązywać problemy komunikacyjne północno-wschodniej części Warszawy na kilkadziesiąt lat w związku z tym powinna być przygotowana ze szczególną starannością. Trasy S-17 wraz z S—8 będą również północno—wschodnią obwodnicą naszego miasta, dlatego bardzo zależy nam na ich prawidłowym przygotowaniu i sprawnym zrealizowaniu tej inwestycji.</p> <p>7. Duży nasz niepokój budzi sytuacja ograniczenia swobody projektowania związana z zaleceniem minimalizacji zakresu ingerencji w istniejące projekty budowlane dróg 631 i 634 przygotowane na zlecenie MZDW. W ocenie miasta Ząbki projekty tych dróg wojewódzkich powstawały przy minimalnym przygotowaniu studialnym oraz mało starannym przygotowaniu opisu przedmiotu zamówienia, a ostateczny ich kształt wynika z ograniczonych możliwości finansowych inwestora oraz ograniczeń wynikających z przepisów ustawy pzp. Wady jednego z tych projektów na tyle negatywnie wpływają na obsługę komunikacyjną Ząbek i warunki życia naszych mieszkańców, że projekt budowlany został przez nas negatywnie zaopiniowany. W naszej ocenie uzależnianie kształtu projektowanej drogi ekspresowej od rozwiązań przyjętych w projektach dróg niższych klas i kategorii jest metodologicznie niedopuszczalne i może doprowadzić do powstania rozwiązań nieoptymalnych, co będzie skutkowało obniżeniem efektywności tej bardzo ważnej i kosztownej inwestycji o znaczeniu ogólnokrajowym. To GDDKiA, jako zarządca dróg o najwyższych parametrach technicznych powinien kształtować układ powiązań i rozwiązań sytuacyjno—wysokościowych dróg niższej klasy i kategorii w rejonie punktów węzłowych. Mamy wrażenie, że w tym procesie projektowym jest na odwrót i może to przynieść skutek w postaci niedoskonałego rozwiązania węzła „Ząbki” oraz doprowadzić do upośledzenia funkcjonowania prawobrzeżnego układu dróg obwodowych stolicy. Obecnie Ząbki są kojarzone z korkami na drodze 631, nie chcemy, aby po kosztownych inwestycjach MZDW i GDDKiA nadal te korki się tu tworzyły, bo to pogarsza warunki życia naszych mieszkańców. W związku z tym składamy wnioski o dokonanie analiz dodatkowych rozwiązań i ponowną weryfikację przyjętych założeń w tym o uszczegółowienie prognoz ruchu.</p>
--	--

	<p>III Wnioski Miasta Ząbki do projektu trasy S-17 i przygotowania dokumentacji.</p> <p>8. Zwracamy się z prośbą, aby mapy sytuacyjne wariantów przebiegu technicznych węzłów, które będą przygotowywane na potrzeby oddziaływania na środowisko przed RDOŚ przygotować w taki sposób, aby widoczny był pas terenu odległy min. 500 ni od osi projektowanych wariantów trasy.</p> <p>9. Nawierzchnie ciągów dróg rowerowych w obszarze objętym opracowaniem zaprojektować z betonu asfaltowego.</p> <p>10. Zwracamy się z wnioskiem o rozważenie etapowania inwestycji na etapie projektu i realizacji z podziałem na odcinki:</p> <ul style="list-style-type: none">- węzeł Drewnica węzeł Rembertów na drodze wojewódzkiej 637;- węzeł Rembertów — węzeł Zakręt. <p>11. Wnosimy o uszczegółowienie prognoz ruchu w szczególności o:</p> <p>a) Wykonanie prognozy i kartogramów ruchu węzła Ząbki oddzielnie dla szczytu porannego i południowego.</p> <p>b) Wykonanie ponownej kalibracji modelu ruchu oparciu o badania natężenia ruchu wykonane wraz pomiarem długości tworzących się kolejek na drogach 631 i 634 czyli wraz z oceną realnego niezaspokojonego popytu wynikającego z przekroczonej przepustowości układu drogowego.</p> <p>c) Korektę modelu ruchu i przeliczenie prognoz ruchu z założeniem daty otwarcia dla ruchu obwodnicy Pragi w 2030 r., a trasy Olszynki Grochowskiej w 2050 - co oznacza brak tego elementu w układzie sieci drogowej w horyzoncie prognozowania ruchu dla trasy S-17.</p> <p>d) Wyliczenie wartości prognozy (popytu) dla wszystkich 30 relacji, które będzie musiał projektowany węzeł, Ząbki w tym celu w programie symulacyjnym należy zamodelować układ skrzyżowania 3 dróg krzyżujących się w jednym punkcie S-17, 631, 634 i znieść ograniczenia geometryczne oraz inne ograniczenia przepustowości, co pozwoli uzyskać prognozowane potoki dla wszystkich 24 relacji skrzyżujących. Dopiero takie dane pozwolą ocenić prawidłowość rozwiązań poszczególnych wariantów węzła „Ząbki”.</p> <p>e) Wykonanie i przedstawienie nam wyników mikrosymulacji ruchu w rejonie węzła „Ząbki” dla wybranego rozwiązania wariantowego zarówno dla szczytu porannego jak i popołudniowego. W naszej ocenie miarodajny obszar mikrosymulacji powinien obejmować:</p> <ul style="list-style-type: none">- drogę ekspresową S-17 od węzła Drewnica do węzła Poligon,- drogę S-8 od węzła Piłsudskiego do węzła Zielonka (dawniej „Zielonka 2”),- drogę 631 od węzła „Zielonka 2” do projektowanego węzła Czwartaków oraz wszystkie skrzyżowania pośrednie w tym skrzyżowanie z ul. Szwoleżerów.- drogę 634 pomiędzy istniejącymi lub projektowanymi najbliższymi skrzyżowaniami z sygnalizacją tj. z ulicami Orłą i Kwiatową w Ząbkach oraz ulicą Staszica w Zielonce. <p>12. Wnosimy o wykonanie koncepcji rozwiązania węzła Ząbki w taki sposób, aby zachować bezkolizyjność ciągu drogi 631 pomiędzy węzłem Czwartaków na ul. Żołnierskiej (Warszawa) do włączenia w drogę S-17 wraz z jednoczesnym polepszeniem dostępności miasta Ząbki do drogi 631 w postaci dodatkowego skrzyżowania na wysokości ul. Powstańców lub na granicy m.st. Warszawy. W naszej ocenie może zostać to zrealizowane: poprzez doprojektowanie do drogi 631 dróg zbiorczo – rozprowadzających oraz obiektów nad skrzyżowaniami dla ciągu głównego drogi 631.</p> <p>Szkic proponowanego rozwiązania przedstawiono w załączniku nr 2.</p> <p>13. Zwracamy się o przeanalizowanie wariantu węzła Z przesunięciem układu łącznic bezpośrednich S-17 - DW631 na południe tak, aby ich włączenie w trasę S-17 następowało pomiędzy obiektem nad linią kolejową 449, a układem łącznic węzła prowadzących do skrzyżowania z drogą 634. Włączenie łącznic w ciąg drogi 631 zlokalizowane nas na południe od ul. Powstańców. Schemat proponowanego rozwiązania w załączniku nr 3.</p> <p>14. Prosimy O przeanalizowanie możliwość zrealizowania węzła „Ząbki” trasy S-17 z drogą 634 bez dodatkowego kolizyjnego skrzyżowania z wyspą centralną z wykorzystaniem i rozbudowaniem planowanych wiaduktów nad linią kolejową 449 Zielonka-Rembertów w ciągu drogi 634. Schemat proponowanego rozwiązania w załączniku nr 4.</p> <p>15. Wnosimy o rozważenie rozwiązania węzła „Ząbki” zgodnie ze schematami zawartym w załączniku nr 5 wariant.</p> <p>a) rozwiązanie z węzłem typu koniczyna oraz wariant.</p> <p>b) z prowadzeniem łącznic bezpośrednich w rejonie przecięcia trasy S- 17 z linią kolejową nr 21 lub rozwiązań będących kompilacją propozycji zawartych w załącznikach 2-5.</p>
--	---

Ad. 1 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na

wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców oraz jednostek samorządowych.

Ad. 2 Brak uwag.

Ad. 3 Proponowane przez biuro projektowe warianty węzła Ząbki, są zaledwie dwoma z kilku analizowanych. Lokalizacja węzła w miejscu przecięcia trzech dróg o wysokim natężeniu ruchu oraz wysokich klasach technicznych z założenia jest rozwiązaniem, które wymaga szczególnej analizy zarówno pod kątem bezpieczeństwa ruchu drogowego jak również w zakresie przepustowości oraz poziomów swobody ruchu. Elementy prezentowanego węzła „Ząbki” (łączone, pasy włączeń i wyłączeń) posiadają parametry techniczne umożliwiające sprawną obsługę przewidywanego na 2035 r. ruchu drogowego. Dodać należy, że na etapie STES prezentowane są możliwe propozycje rozwiązań ale etap ten nie decyduje o wyborze ostatecznych rozwiązań w zakresie kształtu węzłów czy skrzyżowań drogowych.

Ad. 3a) Biuro projektów dokonało analizy między innymi funkcjonalności, przepustowości, wpływu na środowisko przyrodnicze oraz ingerencję w istniejące zagospodarowanie terenu proponowanych wariantów węzła. Analiza warunków ruchu wykonana została w oparciu o prognozowany ruch na rok 2035. Z analizy tej wynika, że wariant z węzłem zlokalizowanym na skrzyżowaniu z ul. Szwoleżerów jest z punktu widzenia warunków ruchowych znacznie gorszym rozwiązaniem niż węzeł typu „trąbka” ze skrzyżowaniem na drodze 634 oraz dwiema łącznicami bezpośrednimi. Analiza warunków ruchu na łącznicach a przede wszystkim na pasach włączeń i wyłączeń (miarą przepustowości łącznic jest przepustowość pasa włączenia lub wyłączenia z niej) również wskazała, że węzeł ze skrzyżowaniem na drodze 634 jest korzystniejszy. Do dalszych opracowań projektowych biuro rekomenduje właśnie ten wariant. Dodać należy, że opracowanie to (STES) ma na celu przede wszystkim wybór wariantu przebiegu trasy i uzyskanie dla tego przebiegu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie rozstrzyga rozwiązań projektowych węzłów a jedynie wskazuje miejsca przyszłych połączeń z drogą ekspresową. Rozwiązanie techniczne węzłów i skrzyżowań drogowych będzie przedmiotem analizy na kolejnych etapach projektowania – Koncepcja Programowa (konieczność przedstawienia wariantowych rozwiązań węzłów) oraz Projektu Budowlanego.

Ad. 3b) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do wniosku nr 2.

Ad. 3c) Wniosek bez rozpatrzenia – brak propozycji modyfikacji przedstawionych rozwiązań.

Ad. 3d) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. W chwili obecnej ul. Bankowa połączona jest z drogą nr 631 za pomocą skrzyżowania w poziomie terenu. Dodatkowo aktualny projekt przebudowy DW 631 sporządzony na zlecenie zarządcy tej drogi – MZDW nie uwzględnia rozwiązań wielopoziomowych ani bezkolizyjnych zarówno w odniesieniu do ul. Bankowej jak również w odniesieniu do innych, znacznie bardziej obciążonych ruchem ulic w tym rejonie. Podkreślić należy, że wszystkie drogi istniejące i kolidujące z przebiegiem WOW są przez Inwestora drogi ekspresowej przebudowane w niezbędnym zakresie wynikającym z danej kolizji przy uwzględnieniu zamierzeń ich rozbudowy zgłoszonych przez zarządcę konkretnej drogi. Niemniej jednak GDDKiA jako inwestor WOW oraz jednocześnie zarządca dróg krajowych nie jest odpowiedzialny za utrzymanie i modernizację infrastruktury będącej w zarządzie innej jednostki. Nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych w rejonie.

Ad. 4 Odniesienie do wniosków szczegółowych jak poniżej

Ad. 4a) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. W materiałach przygotowanych przez biuro projektowe tj. Raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz materiałach graficznych stanowiących załącznik do raportu będzie informacja dotycząca lokalizacji zabytkowego przepustu. Z uwagi na skalę i dokładność materiałów stanowiących załącznik graficzny do STES deklarujemy, że informacja dot. przepustu będzie przekazana w opracowaniu jako wytyczna do uwzględnienia na kolejnym, bardziej szczegółowym etapie opracowań projektowych.

Ad. 4b) Wniosek na tym etapie opracowań projektowych rozpatrzono **negatywnie**. Biuro projektowe zaproponował wstępnie poprowadzenie ciągu pieszo-rowerowego po jednej stronie DW 631. Rozwiązanie zaproponowane we wniosku nie znajduje uzasadnienia finansowego oraz funkcjonalnego biorąc pod uwagę fakt, że w chwili obecnej DW 631 nie posiada ciągów pieszo-rowerowych a aktualny projekt przebudowy skrzyżowania DW 631 i DW 634 realizowany przez zarządcę tej drogi – MZDW również nie zakłada wytworzenia takiego ciągu w kierunku północnym. Dodać należy, że prezentowane w STES rozwiązania są rozwiązaniami wstępnymi, nie wyklucza się ponownego rozpatrzenia sprawy na dalszych etapach

projektowych. Szczegółowe rozwiązanie ścieżek rowerowych oraz chodników zostanie opracowane w Koncepcji Programowej oraz w Projekcie Budowlanym.

Ad. 5 Odniesienie do wniosków szczegółowych jak poniżej

Ad. 5a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. W ramach projektu dotyczącego budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy jednostka projektowa nawiązuje bezpośrednio do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631 wraz ze skrzyżowaniem z 634, dla której zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Projekt ten przewiduje lokalizację ścieżki rowerowej tylko po wschodniej stronie drogi 631 i do takiego jej przebiegu projekt trasy WOW nawiązuje. GDDKiA jako zarządca dróg krajowych nie jest odpowiedzialny za utrzymanie, modernizację oraz rozbudowę infrastruktury będącej w zarządzie innej jednostki. Nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych, pieszych czy rowerowych w rejonie.

Ad. 5b) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Jednostka projektowa opracowująca projekt Wschodniej Obwodnicy Warszawy nie jest autorem projektu rozbudowy skrzyżowania dróg DW 631 i 634, w tym fragmentu ul. ks. Skorupki. Inwestorem oraz zarządcą dróg wojewódzki w tym rejonie jest MZDW, na zlecenie, którego został opracowany projekt i uzyskana decyzja ZRID dla przedmiotowej inwestycji. Trasa WOW w żaden sposób nie ingeruje w zakres opracowania dotyczący wschodniego wylotu skrzyżowania DW 631 z DW 634. Wszelkie wnioski dotyczące rozbudowy drogi wojewódzkiej lub budowy dodatkowej infrastruktury związanej z funkcjonowaniem tej drogi prosimy kierować do właściwego zarządcy – MZDW. GDDKiA jako inwestor WOW oraz jednocześnie zarządca dróg krajowych nie jest odpowiedzialny za utrzymanie i modernizację infrastruktury będącej w zarządzie innej jednostki. Nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych, rowerowych i pieszych w rejonie.

Ad. 5c) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Jednostka projektowa opracowująca projekt Wschodniej Obwodnicy Warszawy nie jest autorem projektu rozbudowy skrzyżowania dróg DW 631 i 634. Inwestorem oraz zarządcą dróg wojewódzki w tym rejonie jest MZDW, na zlecenie, którego został opracowany projekt i uzyskana decyzja ZRID dla przedmiotowej inwestycji. Wszelkie wnioski dotyczące rozbudowy drogi wojewódzkiej lub budowy dodatkowej infrastruktury związanej z funkcjonowaniem tej drogi prosimy kierować do właściwego zarządcy – MZDW. GDDKiA jako inwestor WOW oraz jednocześnie zarządca dróg krajowych nie jest odpowiedzialny za utrzymanie i modernizację infrastruktury będącej w zarządzie innej jednostki. Nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych, rowerowych i pieszych w rejonie.

Ad. 5d) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Jednostka projektowa opracowująca projekt Wschodniej Obwodnicy Warszawy nie jest autorem projektu rozbudowy skrzyżowania dróg DW 631 i 634. Inwestorem oraz zarządcą dróg wojewódzki w tym rejonie jest MZDW, na zlecenie, którego został opracowany projekt i uzyskana decyzja ZRID dla przedmiotowej inwestycji. Wszelkie wnioski dotyczące rozbudowy drogi wojewódzkiej lub budowy dodatkowej infrastruktury związanej z funkcjonowaniem tej drogi prosimy kierować do właściwego zarządcy – MZDW. GDDKiA jako inwestor WOW oraz jednocześnie zarządca dróg krajowych nie jest odpowiedzialny za utrzymanie i modernizację infrastruktury będącej w zarządzie innej jednostki. Nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych, rowerowych i pieszych w rejonie.

Ad. 5e) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Jednostka projektowa opracowująca projekt Wschodniej Obwodnicy Warszawy nie jest autorem projektu rozbudowy skrzyżowania dróg DW 631 i 634. Inwestorem oraz zarządcą dróg wojewódzki w tym rejonie jest MZDW, na zlecenie, którego został opracowany projekt i uzyskana decyzja ZRID dla przedmiotowej inwestycji. Wszelkie wnioski dotyczące rozbudowy drogi wojewódzkiej lub budowy dodatkowej infrastruktury związanej z funkcjonowaniem tej drogi prosimy kierować do właściwego zarządcy – MZDW. GDDKiA jako inwestor WOW oraz jednocześnie zarządca dróg krajowych nie jest odpowiedzialny za utrzymanie i modernizację infrastruktury będącej w zarządzie innej jednostki. Nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych, rowerowych i pieszych w rejonie.

Ad. 6 Biuro projektowe Jacobs Polska Sp. z o. o. dołoży wszelkich starań aby projektowana trasa w miarę możliwości sprostała oczekiwaniom mieszkańców oraz jednostek administracyjnych.

Ad. 7 Jednostka projektowa opracowująca projekt Wschodniej Obwodnicy Warszawy nie jest autorem projektu rozbudowy skrzyżowania dróg DW 631 i 634. Inwestorem oraz zarządcą dróg wojewódzki w tym

rejonie jest MZDW, na zlecenie, którego został opracowany projekt i uzyskana decyzja ZRID dla przedmiotowej inwestycji. GDDKiA jako inwestor WOW oraz jednocześnie zarządca dróg krajowych nie jest odpowiedzialny za utrzymanie i modernizację infrastruktury będącej w zarządzie innej jednostki. Nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych, rowerowych i pieszych w rejonie. Przebudowa innych dróg jest realizowana przez GDDKiA tylko w zakresie wynikającym z możliwości ich połączenia z drogą ekspresową lub w zakresie niezbędnej przebudowy z uwagi na kolizję danej drogi z przebiegiem drogi ekspresowej. Podnoszona kwestia braku możliwości finansowania rozbudowy drogi wojewódzkiej przez jej zarządcę nie stanowi argumentu za przeniesieniem tego obowiązku na GDDKiA. Dodać należy, że projekt trasy WOW nawiązuje bezpośrednio do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631, dla której zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej i która we właściwym momencie była opiniowana również w Urzędzie Miasta Ząbki.

Ad. 8 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Zakres map stanowiących załącznik do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie obejmował obszar powiększony do 500m od osi drogi.

Ad. 9 Kwestia konstrukcji nawierzchni na wszystkich drogach, ulicach, ciągach pieszych i rowerowych będących przedmiotem opracowania będzie ostatecznie analizowana w Koncepcji Programowej oraz Projekcie Budowlanym. Ten etap opracowania projektowego Wschodniej Obwodnicy Warszawy ma służyć przede wszystkim wyborowi najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. Szczegółowe rozwiązanie oraz lokalizacja ścieżek rowerowych, chodników, terenów rekreacyjnych a także kwestia organizacji ruchu zostanie opracowane w Koncepcji Programowej oraz w Projekcie Budowlanym.

Ad. 10 Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Zamówienie obejmuje cały odcinek przedmiotowej inwestycji z konkretnie ustalonymi punktami początkowym i końcowym. Decyzja o realizacji inwestycji etapowo należy do Inwestora i może zostać podjęta na dalszym etapie opracowań projektowych, jednak z punktu widzenia celu jakiego inwestycja ma służyć, podział jej na proponowane etapy nie znajduje uzasadnienia.

Ad. 11 Wyjaśnieniami szczegółowe jak poniżej

Ad. 11a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Prognozy ruchu sporządzone na potrzeby projektu Wschodniej Obwodnicy Warszawy zostały opracowane zgodnie z wytycznymi GDDKiA oraz w oparciu o wszystkie dostępne oficjalnie założenia dotyczące planów rozwoju sieci drogowej w rejonie Warszawy. Prognoza ruchu została zatwierdzona przez Departament Studiów GDDKiA co jest potwierdzeniem jej prawidłowości i kompletności.

Ad. 11b) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Kalibracja modelu ruchu wykonana została w oparciu o pomiar ruchu GPR 2010, który obejmuje również drogi wojewódzkie. Różnice pomiędzy modelem a pomiarami ruchu GPR 2010 wynoszą nie więcej niż 10% dla dróg wojewódzkich. Zgodnie z obowiązującymi wytycznymi i standardami dotyczącymi wykonywania prognoz ruchu dopuszczalna różnica między modelem a pomiarem to 20% dla dróg wojewódzkich. W związku z powyższym projektant nie widzi uzasadnienia dla powtórnej kalibracji modelu. Dodać należy, że prognozowane natężenia ruchu dla modelu przyjętego przez biuro projektów są około 10-20% wyższe niż prognozy ruchu prezentowane przez SISKOM oraz przytaczane jako przykład przez wnioskującego. Dla wszystkich prezentowanych rozwiązań węzłów zostały przeprowadzone analizy przepustowości, które potwierdziły prawidłowe funkcjonowanie zaproponowanych rozwiązań technicznych.

Ad. 11c) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Prognozy ruchu sporządzone na potrzeby projektu Wschodniej Obwodnicy Warszawy zostały opracowane zgodnie z wytycznymi GDDKiA oraz w oparciu o wszystkie dostępne oficjalnie założenia dotyczące planów rozwoju sieci drogowej w rejonie Warszawy. Prognoza ruchu została zatwierdzona przez Departament Studiów GDDKiA co jest potwierdzeniem jej prawidłowości i kompletności.

Ad. 11d) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zniesienie ograniczeń przepustowości w modelowaniu ruchu powoduje niemiernodajne wyniki takiego modelowania. Kartogramy ruchu prezentowane w opracowaniu odpowiadają rzeczywistym kształtom i relacjom przewidzianym na konkretnych wariantach węzłów. Dodać należy, że prognozowane na potrzeby trasy WOW natężenia ruchu na relacjach skrajnych węzła „Ząbki” w roku 2040 są wyższe o około 10-15% od wartości przedstawianych w swojej opinii przez SISKOM. Dla

wszystkich prezentowanych rozwiązań węzłów zostały przeprowadzone analizy przepustowości, które potwierdziły prawidłowe funkcjonowanie zaproponowanych rozwiązań technicznych.

Ad. 11e) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Jednostka projektowa wykonała wszelkie niezbędne na tym etapie sporządzania dokumentacji analizy i pomiary wymagane zakresem opracowania. W ramy przedmiotowego opracowania nie wchodzi mikrosymulacje ruchu.

Ad. 12 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Jednostka projektowa opracowująca projekt Wschodniej Obwodnicy Warszawy nie jest autorem projektu rozbudowy skrzyżowania dróg DW 631 i 634. Inwestorem oraz zarządcą dróg wojewódzki w tym rejonie jest MZDW, na zlecenie, którego został opracowany projekt i uzyskana decyzja ZRID dla przedmiotowej inwestycji. GDDKiA, jako inwestor WOW oraz jednocześnie zarządcą dróg krajowych nie jest odpowiedzialny za utrzymanie i modernizację infrastruktury będącej w zarządzie innej jednostki. Nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych, rowerowych i pieszych w rejonie. Przebudowa innych dróg jest realizowana przez GDDKiA tylko w zakresie wynikającym z możliwości ich połączenia z drogą ekspresową lub w zakresie niezbędnej przebudowy z uwagi na kolizję danej drogi z przebiegiem drogi ekspresowej. Dodać należy, że projekt trasy WOW nawiązuje bezpośrednio do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631, dla której zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej i która we właściwym momencie była opiniowana również w Urzędzie Miasta Ząbki.

Ad. 13 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Proponowana korekta kształtu węzła „Ząbki” powoduje odcięcie dużych obszarów leśnych położonych u zbiegu dróg 631 i 634, nieuzasadnione ani technicznie ani ekonomicznie wydłużenie łącznic bezpośrednich do ponad 1,5 km oraz konieczność zastosowania dróg zbierających – rozprowadzających wzdłuż drogi ekspresowej w celu uniknięcia przeplatania na jezdni głównej. Dodatkowo takie rozwiązanie stoi w sprzeczności z zapisami rozporządzenia ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, które mówi, że wyjazd z jezdni drogi powinien być usytuowany przed wjazdem na tę jezdnię. Proponowane rozwiązanie znacznie zwiększa zajętość terenu i nie służy polepszeniu warunków ruchu, lecz przeniesieniu przedmiotu inwestycji na obszary podlegające innemu zarządcy.

Ad. 14 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Ustalenia z zarządcą dróg wojewódzkich dotyczą konieczność dostosowania rozwiązania węzła do istniejącego przekroju drogi nr 634. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w najbliższej perspektywie nie zamierza realizować przebudowy przedmiotowej drogi do przekroju dwujezdniowego. Proponowane rozwiązanie zakładające wykształtowanie na jednoprzestrzennej drodze pełnego węzła typu WA (pas wyłączeń do wydzielonej relacji bezkolizyjnej - tunel) nie znajduje uzasadnienia technicznego, zwłaszcza, że wykonane wstępne obliczenia przepustowości skrzyżowań wskazują na dobre warunki i wysoką swobodę ruchu. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Ad. 15 Wyjaśnieniami szczegółowe jak poniżej

Ad. 15a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Ustalenia z zarządcą dróg wojewódzkich dotyczą konieczność dostosowania rozwiązania węzła do istniejącego przekroju drogi nr 634. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w najbliższej perspektywie nie zamierza realizować przebudowy przedmiotowej drogi do przekroju dwujezdniowego. Proponowane rozwiązanie zakładające wykształtowanie na jednoprzestrzennej drodze pełnego węzła typu WA (pas wyłączeń do wydzielonej relacji bezkolizyjnej - tunel) nie znajduje uzasadnienia technicznego, zwłaszcza, że wykonane wstępne obliczenia przepustowości skrzyżowań wskazują na dobre warunki i wysoką swobodę ruchu. Proponowany węzeł typu „koniczyna” jest rozwiązaniem możliwym z punktu widzenia technicznego, ale zapewniać będzie gorsze niż warianty prezentowane warunki geometryczne dla łącznic prowadzących największe potoki ruchu, zwłaszcza na relacji DW631 – WOW (zaproponowana łącznica typu pętla o niskich parametrach). Dodatkowo podkreślić należy, że takie rozwiązanie wiąże się z koniecznością zastosowania dwóch jezdni zbierająco-rozprowadzających wzdłuż drogi S-3, które wyeliminują niepożądane na drodze ekspresowej odcinki przeplatania. Jednak podkreślić należy, że szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Ad. 15b) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Ustalenia z zarządcą dróg wojewódzkich dotyczą konieczność dostosowania rozwiązania węzła do istniejącego przekroju drogi nr 634. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w najbliższej perspektywie nie zamierza realizować przebudowy przedmiotowej drogi do przekroju dwujezdniowego. Proponowane rozwiązanie zakładające wykształtowanie na jednoprzestrzennej

drodze pełnego węzła typu WA (pas wyłączeń do wydzielonej relacji bezkolizyjnej - tunel) nie znajduje uzasadnienia technicznego, zwłaszcza, że wykonane wstępne obliczenia przepustowości skrzyżowań wskazują na dobre warunki i wysoką swobodę ruchu. W odniesieniu do propozycji zamienniej lokalizacji łącznic bezpośrednich prowadzących ruch między drogą S-17 a DW 631 podkreślić należy, że tak usytuowane łącznice (typ P3) w znacznym stopniu skracają odległość do węzła Drewnica, co bardzo niekorzystnie wpływa na warunki przepustowości oraz bezpieczeństwa ruchu na odcinku międzywęzłowym (bardzo krótki odcinek umożliwiający wybór przez kierowcę kierunku jazdy).

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
7	<p>Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie 14.03.2013r.</p>	<p>W odpowiedzi na pismo znak: OS/2581KW/266/2012 z dnia 20.12.2012 r., po odbyciu spotkania w dniu 20.02.2013 r., z udziałem przedstawicieli GDDK1A oraz biur projektowych opracowujących projekty dróg w przedmiotowym rejonie, przedstawiamy następujące stanowisko w kwestii oceny prezentowanych w opiniowanym opracowaniu rozwiązań.</p> <p>1. Po przeprowadzonych w trakcie opiniowania analizach funkcjonalno-ruchowych oraz technicznych dochodzimy do wniosku, że realizacja przedstawionych wariantów rozwiązań węzła „Zielonka” na tyle głęboko ingeruje w dotychczas projektowany kształt przyległych odcinków dróg wojewódzkich, że stawia pod dużym znakiem zapytania racjonalność wcześniejszego przeprowadzenia ich rozbudowy, w tym szczególnie odcinka drogi wojewódzkiej nr 631 w sąsiedztwie miasta Żąbki. Wszystko wskazuje na to, że do istotnej przebudowy tego odcinka (w związku z realizacją węzła „Zielonka”) miałyby dojść w zasadzie niedługo po jego oddaniu do ruchu po planowanym przeprowadzeniu rozbudowy, co spowodowałoby utratę gwarancji dla wykonanych robót, oraz przede wszystkim utratę środków unijnych, które MZDW zamierza pozyskać na ten cel. Według obecnych planów MZDW przebudowa drogi nr 631 na przedmiotowym odcinku miałyby być przeprowadzona w latach 2013-2016, natomiast planowane rozpoczęcie realizacji WOW to lata 2017-2018. Należy liczyć się również z negatywnym odbiorem społecznym takiej sytuacji, prowadzącym do oceny działania zarządów obu kategorii dróg, jako kompletnie nieskoordynowanego, a także do ważkiego zarzutu niegospodarności.</p> <p>2. Uwzględniając powyższe aspekty, zmuszeni jesteśmy wstrzymać się z wyrażeniem pozytywnej opinii do któregośkolwiek z przedstawionych wariantów rozwiązań przedmiotowego węzła. Jednocześnie jednak chcielibyśmy poprzeć założenie projektowe dotyczące szczególnych preferencji dla powiązań pomiędzy północnym kierunkiem WOW (od i do węzła „Drewnica”), a południowym kierunkiem DW 631 (od i do Rembertowa). Przedstawione prognozy ruchu oraz analiza funkcjonalna układu dróg ponadlokalnych w tym rejonie województwa, wyraźnie wskazują na dominującą rolę w/w relacji ruchu, co wymaga preferencyjnego ukształtowania łącznic obsługujących te relacje w schemacie geometrycznym węzła.</p> <p>3. Poszukując logicznego i racjonalnego wyjścia z wyżej zarysowanej sytuacji, wnioskujemy rozważenie dodatkowego wariantu rozwiązania węzła „Zielonka”, w którym wyżej wymienione najważniejsze relacje skrajne byłyby wyprowadzone z DW 631 w kierunku trasy WOW już w rejonie granicy Warszawy. Takie posunięcie przyniosłoby, jak się wydaje, pozytywne skutki w następujących kwestiach:</p> <ul style="list-style-type: none"> - umożliwiłoby prawie całkowite wykorzystanie obecnie przygotowywanego do rozbudowy odcinka DW 631 (poza rejonem położonym bezpośrednio przy granicy z Warszawą, który i tak wymaga zastosowania czasowych rozwiązań etapowych), - zapewniłoby już od razu pożądaną bezkolizyjność powiązań pomiędzy Trasą Siekierską i drogami ekspresowymi S-17 oraz S-8 (poprzez ominięcie odcinka DW 631 obecnie przygotowywanego do rozbudowy na parametrach rozwiązania kolizyjnego opartego na skrzyżowaniach osygnalizowanych), - dałoby w efekcie większe odsunięcie węzła „Zielonka” od węzła „Drewnica” (poprzez przesunięcie pasów włączeń i wyłączeń bardziej na południe), co jest bardzo pożądane z uwagi na stosunkowo małą odległość między tymi węzłami. <p>4. Jeśli chodzi o powiązania z drogą DW 634 w obrębie przedmiotowego węzła, to po analizie proponowanych rozwiązań stoimy na stanowisku, że cały odcinek DW 634 zawarty pomiędzy DW 631 a wiaduktem kolejowym powinien być realizowany w ramach węzła „Zielonka”, a wyłączony z inwestycji rozbudowy DW 634, przygotowywanej do realizacji na terenie miasta Zielonka w latach 2016-2018. Pożądane byłoby również zabezpieczenie</p>

		<p>przestrzennych możliwości (w ramach decyzji środowiskowej) ukształtowania powiązań z drogą 634 w postaci bezkolizyjnej trąbki sugerowanej w niektórych opiniach, jako rozwiązanie bardziej odpowiadające wielkości potoków prognozowanego ruchu.</p> <p>5. Przedstawiając powyższe sugestie oczekujemy na odpowiedź w kwestii możliwości i gotowości ich uwzględnienia. Należy przy tym podkreślić, że przy podtrzymaniu dotychczasowych kierunków rozwiązań węzła „Zielonka”, MZDW czuje się w obowiązku przedstawić problem Zarządowi Województwa Mazowieckiego, wnioskując rozważenie odstąpienia od aktualnie przygotowywanego przedsięwzięcia rozbudowy DW 631 na odcinku przyległym do miasta Ząbki, które było skoordynowane z poprzednią wersją rozwiązań węzła „Zielonka” przygotowywana przez Firmę Arcadis w latach ubiegłych.</p>
--	--	--

Ad. 1 W dniu 19.04.2013 r. na spotkaniu zorganizowanym w siedzibie GDDKiA oddział Warszawa, w którym udział wzięli przedstawiciele i władze zarówno GDDKiA jak również MZDW ustalono zasady oraz zakresy realizacji przez powyższe instytucje poszczególnych odcinków dróg wojewódzkich: DW 631 i DW 634. Ustalono również, że okres realizacji obydwu inwestycji nie będzie się zbiegał w czasie a proponowane rozwiązania węzłów nie spowodują utraty dofinansowania. GDDKiA jako inwestor WOW dowieże swoje rozwiązania projektowe do opracowań MZDW w zakresie drogi 631, dla przebudowy której została wydana zgoda na realizację inwestycji drogowej. W zakresie drogi 634 ustalono, że wykonawca WOW dostosuje rozwiązania projektowe węzła do istniejącego, jednojezdniowego przebiegu tej drogi, ponieważ Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w najbliższej perspektywie nie zamierza realizować przebudowy przedmiotowej drogi do przekroju dwujezdniowego.

Ad. 2 W nawiązaniu do ustaleń ze spotkania z przedstawicielami MZDW z dnia 19 kwietnia 2013 r. w dniu 26.04.2013 r. po raz kolejny zwrócono się do MZDW z prośbą o zaopiniowanie rozwiązań projektowych w zakresie przebiegu trasy S-17 oraz przedstawionych wariantów węzłów drogowych.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Proponowana korekta kształtu węzła „Ząbki” powoduje odcięcie dużych obszarów leśnych położonych u zbiegu dróg 631 i 634, nieuzasadnione ani technicznie ani ekonomicznie wydłużenie łącznic bezpośrednich do ponad 1,5 km oraz konieczność zastosowania dróg zbierająco – rozprowadzających wzdłuż drogi ekspresowej w celu uniknięcia przeplatania na jezdni głównej. Dodatkowo takie rozwiązanie stoi w sprzeczności z zapisami rozporządzenia ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie, które mówi, że wyjazd z jezdni drogi powinien być usytuowany przed wjazdem na tę jezdnię. Proponowane rozwiązanie znacznie zwiększa zajętość terenu i nie służy polepszeniu warunków ruchu lecz przeniesieniu przedmiotu inwestycji na obszary podlegające innemu zarządcy, który w chwili obecnej również jest na etapie sporządzania projektów rozbudowy przedmiotowego odcinka drogi.

Ad. 4 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Ustalenia z zarządcą dróg wojewódzkich dotyczą konieczność dostosowania rozwiązania węzła do istniejącego przekroju drogi nr 634. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w najbliższej perspektywie nie zamierza realizować przebudowy przedmiotowej drogi do przekroju dwujezdniowego. Z uwagi na powyższe w zakres opracowania dot. WOW włączono cały odcinek DW 634 od skrzyżowania z DW 631 do zejścia do jednojezdniowego stanu istniejącego. Proponowane rozwiązanie zakładające wykształtowanie na jednoprzestrzennej drodze pełnego węzła typu WA w postaci „trąbki” (pas wyłączeń do wydzielonej relacji bezkolizyjnej - tunel) nie znajduje uzasadnienia technicznego, zwłaszcza, że wykonane wstępne obliczenia przepustowości skrzyżowań wskazują na dobre warunki i wysoką swobodę ruchu.

Ad. 5 W dniu 19.04.2013 r. na spotkaniu zorganizowanym w siedzibie GDDKiA oddział Warszawa, w którym udział wzięli przedstawiciele i władze zarówno GDDKiA jak również MZDW ustalono zasady oraz zakresy realizacji przez powyższe instytucje poszczególnych odcinków dróg wojewódzkich: DW 631 i DW 634. Ustalono również, że okres realizacji obydwu inwestycji nie będzie się zbiegał w czasie a proponowane rozwiązania węzłów nie spowodują utraty dofinansowania. GDDKiA, jako inwestor WOW dowieże swoje rozwiązania projektowe do opracowań MZDW w zakresie drogi 631, dla przebudowy, której została wydana zgoda na realizację inwestycji drogowej. W zakresie drogi 634 ustalono, że wykonawca WOW dostosuje rozwiązania projektowe węzła do istniejącego, jednojezdniowego przebiegu tej drogi, ponieważ Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w najbliższej perspektywie nie zamierza realizować przebudowy przedmiotowej drogi do przekroju dwujezdniowego.

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
8	Nadleśnictwo Drewnica 25.03.2013r.	<p>1. W potwierdzeniu prowadzonych rozmów na spotkaniu, które odbyło się w siedzibie nadleśnictwa, w dniu 21 lutego 2013 r., Nadleśnictwo Drewnica informuje, że realizacja któregośkolwiek z projektowanych przebiegów trasy prowadzi do podziału kilku kompleksów leśnych, a to wpłynie negatywnie na prowadzenie racjonalnej gospodarki leśnej np. transport drewna, zabiegi pielęgnacyjne i ochronne.</p> <p>2. Niemniej jednak z pokazanych na rysunku przebiegów nadleśnictwo preferuje przebieg trasy S-17, pokazany kolorem czerwonym i jednocześnie wnosi o jego modyfikację. Przesunięcie przebiegu trasy powyżej drogi 637, bliżej toru kolejowego, z przejściem przez te tory, na drugą ich stronę, pomiędzy ul. Mokry Ług i Budniczą, dalej wzdłuż toru kolejowego do przecięcia z drogą wojewódzką 634, później kompleksem leśnym do przejścia przez drogę nr 631 do węzła drogi S-8, zlokalizowanego na granicy kompleksu leśnego w Ząbkach, nie spowoduje tak dużego rozdrobnienia i pozwoli na zachowanie w całości kilku kompleksów leśnych.</p> <p>3. Zaproponowany przez nadleśnictwo przebieg obwodnicy, pozwoli nie tylko na zachowanie w całości kompleksów leśnych, lecz również poligonu wojskowego Zielonka-Rembertów.</p> <p>4. Ponadto zdaniem nadleśnictwa budowa węzła „Poligon” jest zbędną zajętością gruntu leśnego, podczas gdy do celów technicznych wystarczający jest tylko przejazd przez trasę S-17, tym bardziej, że jest to teren niezamieszkały Lasów Państwowych, a dodatkowo w chwili obecnej wstęp jest wzbroniony na ten obszar ze względu na udostępnienie go przez Lasy Państwowe dla MÓN, na podstawie umowy, do wykorzystywania na cele wojskowe.</p>

Ad. 1 Przedmiotowe opracowanie (STEŚ) ma na celu przede wszystkim wybór wariantu przebiegu trasy i uzyskanie dla tego przebiegu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie zawiera jeszcze szczegółowych rozwiązań dotyczących połączeń drogowych umożliwiających gospodarkę leśną. Rozwiązania techniczne dotyczące takiej obsługi (fragmenty dróg oraz zjazdów umożliwiających racjonalną gospodarkę leśną) są obowiązkowym elementem wszystkich projektów drogowych realizowanych na zlecenie GDDKiA i będą przedmiotem analizy na kolejnych etapach projektowania – Koncepcja Programowa (konieczność przedstawienia wariantowych rozwiązań węzłów) oraz Projektu Budowlanego.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Proponowany wariant przebiegu trasy powoduje konieczność przekraczania istniejącej linii kolejowej nr 449 pod bardzo niekorzystnym kątem (około 30 stopni), powoduje konieczność wyburzeń w rejonie przejścia przez zwartą zabudowę w Zielonce oraz ingeruje w infrastrukturę poligonu wojskowego. Wariant taki był przedmiotem analizy w latach 1987-1997 i został wówczas skorygowany z powyższych powodów do przebiegu zbliżonego do prezentowanego wariantu czerwonego. Korekta ta została również wprowadzona do MPZP terenu ul. Mokry Ług.

Ad. 3 Zaproponowany wariant koliduje z infrastrukturą techniczną zlokalizowaną na poligonie wojskowym w Zielonce, w tym ze strzelnicą garnizonową, strefą ochronną rzutni granatów, strzelnicy pistoletowej oraz sportowej.

Ad. 4 Zjazd techniczny „Poligon” został zaprojektowany na wniosek jednostek wojskowych użytkujących teren poligonu. Jest to rozwiązanie w postaci najprostszego połączenia ulicy poprzecznej z ciągiem ekspresowym poprzez skrzyżowania bez sygnalizacji oraz krótkie łącznice. Obszar zajętości dla tego typu rozwiązań jest najmniejszym z możliwych.

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
9	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy 24.04.2013r.	<p>1. W nawiązaniu do Państwa wystąpienia w sprawie materiałów projektowych dot. przebiegu wariantów Wschodniej Obwodnicy Warszawy (S17) uprzejmie informuję, że m. st. Warszawa popiera realizację w/w trasy w przebiegu wg wariantów 1 i 2 jako odpowiadających przebiegowi wskazanemu w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. St. Warszawy. Za możliwą uznaję również ewentualną realizację trasy WOW na obszarze Rembertowa według wariantów 5 lub 8 w korytarzu nieznacznie odbiegającym od przebiegu określonego</p>

		<p>w „Studium...” z powodu innej lokalizacji węzła „Poligon” na obszarze Zielonki. Jednocześnie przedstawiam następujące uwagi do przyjętych rozwiązań.</p> <p>2. UWAGI OGÓLNE - Rozwiązania techniczne dla przebudowywanych i przyszłych dróg kategorii gminnej lub wyższej należy zaplanować przy założeniu, że:</p> <p>a) Szerokości pasów jezdni:</p> <ul style="list-style-type: none">- dla dróg gminnych powinny wynosić co najmniej 3,0 m,- dla dróg wyższych kategorii co najmniej 3,5 m. <p>b) Zabezpieczenie terenu pod pas drogowy poszczególnych dróg powinno być zgodne z warunkami technicznymi, tj:</p> <ul style="list-style-type: none">- min 10 m dla dróg gminnych,- min 12 m dla dróg powiatowych, itd. <p>c) Przyjęta kategoria ruchu powinna być co najmniej równa lub wyższa niż KR4.</p> <p>d) Drogi nie spełniające w/w warunków traktowane będą jako drogi wewnętrzne i w przyszłości nie będą przejmowane w zarząd Prezydenta m. st. Warszawy. Jednocześnie elementy typu latarnie, bariery ochronne i wygradzenia nie powinny ingerować w skrajnie ciągów drogowych, rowerowych i pieszych, odpowiednio do przepisów w tym zakresie.</p> <p>e) Proszę o utrzymanie dotychczasowej zasady prowadzenia ciężarowego ruchu tranzytowego z ominięciem aglomeracji warszawskiej, tj. po drogach krajowych nr 50 i 62.</p> <p>f) Mimo zapisów ustawy o nieobowiązaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego trasa powinna być projektowana w dostosowaniu do ich ustaleń, w tym również do propozycji zawartych w planach powstających, jeszcze nie uchwalonych.</p> <p>g) Należy zapewnić ciągłość drogi rowerowej na całej długości budowanej trasy.</p> <p>h) W przypadku podjęcia decyzji o realizacji niewskazanych przez miasto wariantów 3, 4, 6 lub 7 bezwzględnie należy zapewnić szczególną ochronę ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych zlokalizowanego przy ul. 1 Pułku Praskiego.</p> <p>3. UWAGI SZCZEGÓŁOWE –</p> <p>a) Odcinek linia kolejowa nr 449 - ul. Mokry Ług - Szczegółowe uwagi przedstawione zostały w stanowisku Dzielnicy Rembertów.</p> <p>b) Węzeł Rembertów:</p> <ul style="list-style-type: none">- Węzeł należy zrealizować w postaci jednego skrzyżowania typu rondo, o dwóch pasach ruchu.- W ul. Okuniewskiej należy przewidzieć przekrój dwujezdniowy 2x2 o szerokości pasów 3,5 m z pasem dzielącym umożliwiającym montaż barier energochłonnych.- Po południowej stronie ulicy należy przewidzieć budowę jednostronnego chodnika szerokości min 2,0 m oraz drogę rowerową dwukierunkowej szerokości min 2,0 m odsuniętych od krawędzi jezdni o min. 3.5 m. Skrajnia drogi powinna wynosić min. 5,0 m. Przebieg niwelety pozostaje jak w stanie obecnym. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy G zgodnie z przepisami techniczno-budowlanymi. Należy również przewidzieć rezerwę pod chodnik i drogę rowerową po stronie północnej ul. Okuniewskiej. <p>c) Odcinek węzeł Rembertów - węzeł Wesoła:</p> <ul style="list-style-type: none">- Wnosimy o realizację tunelu na całym odcinku trasy bezpośrednio sąsiadującym z istniejącą zabudowa z odtworzeniem wszystkich istniejących ciągów dróg powiatowych i gminnych.- Przekrój dla ul. Niemcewicza należy wykonać jako jednojezdniowy (1x2) o szerokości pasów 3,5 m z jednostronnym chodnikiem o szerokości min 2,0 m oraz drogę rowerową dwukierunkową o szerokości min 2,0 m. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy Z zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi. <p>d) Węzeł Wesoła:</p> <ul style="list-style-type: none">- Wnosimy o realizację Węzła Wesoła jak na rysunku 02.09, tj. w wariantcie przewidującym przekrój 2x2 pomiędzy skrzyżowaniami (preferowana zmiana na rondo) łącznic trasy ekspresowej z ul. 1. Pułku Praskiego. Szerokość pasów 3,5 m z pasem dzielącym umożliwiającym montaż barier energochłonnych. Obustronne chodniki o szerokości min 2,0 m oraz drogi rowerowe dwukierunkowe szerokości min 2,0 m. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy Z zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi. <p>e) Odcinek węzeł Wesoła - węzeł Zakręt:</p> <ul style="list-style-type: none">- W ul. Piłsudskiego należy przewidzieć rezerwę dla przekroju dwujezdniowego 2x2 o szerokości pasów 3,5 m z pasem dzielącym umożliwiającym montaż barier energochłonnych. Rezerwa powinna przewidywać również budowę obustronnych chodników szerokości min 2,0 m oraz dróg rowerowych dwukierunkowych szerokości min 2,0 m odsuniętych od krawędzi jezdni o min. 3.5 m. Skrajnia drogi min. 5,0 m. Przebieg niwelety jak w stanie obecnym. Pozostałe wymagania jak dla
--	--	---

		drogi klasy G zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi. - Należy wytworzyć połączenia lokalne poprzecznie do trasy na odcinku od hipodromu do ul. Topolowej uwzględniających rekreacyjny charakter obszaru. Niezależnie od niniejszej opinii za wiążące uznają szczegółowe postulaty przekazane w formie odrębnych opinii Burmistrzów Dzielnic m. st. Warszawy.
--	--	--

Ad. 1 - Przedstawione stanowisko zostanie wzięte pod uwagę w dalszych analizach mających na celu wskazanie wariantu akceptowanego przez jednostki administracyjne

Ad. 2 Wyjaśnienia szczegółowe jak poniżej

Ad. 2a) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Przedmiotowe opracowanie (STeŚ) ma na celu przede wszystkim wybór wariantu przebiegu trasy i uzyskanie dla tego przebiegu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Szczegółowe projekty dotyczące geometrii dróg, szerokości pasów, rozwiązań konkretnych rozwiązań skrzyżowań drogowych, ścieżek rowerowych oraz chodników będą przedmiotem analizy na kolejnych etapach projektowania – Koncepcja Programowa (konieczność przedstawienia wariantowych rozwiązań węzłów) oraz Projektu Budowlanego. Niemniej jednak, już w chwili obecnej wprowadzono do opracowania część rozwiązań wynikających z wniosków jednostek opiniujących przebiegi WOW.

Ad. 2b) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Na etapie przygotowania materiałów do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ze względu na zbyt małą szczegółowość w zakresie rozwiązań technicznych oraz sposobu obsługi terenów przyległych nie umieszcza się w dokumentacji linii rozgraniczających stanowiących granicę pasa drogowego będących podstawą do późniejszych wykupów nieruchomości na cele budowy drogi. Minimalna szerokość tych linii jest określona rozporządzeniem i będzie zachowana na etapie opracowywania projektu budowlanego jako materiału stanowiącego załącznik do wniosku o uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W chwili obecnej na załącznikach graficznych prezentowanych przez biuro projektowe pokazane są tylko granice terenu objętego inwestycją, które obejmują znacznie większy obszar, niż ten wynikający z rozporządzenia.

Ad. 2c) Wniosek do uwzględnienia na dalszym etapie opracowań projektowych.

Ad. 2d) Wniosek do uwzględnienia na dalszym etapie opracowań projektowych.

Ad. 2e) Wniosek do uwzględnienia na dalszym etapie opracowań projektowych.

Ad. 2f) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Obecność trasy w dokumentach planistycznych dotyczących danego obszaru administracyjnego jest elementem niewątpliwie pożądanym, ale nie jest niezbędne do realizacji inwestycji (zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej). Wszędzie tam, gdzie jest możliwość zachowania przebiegu zgodnego z MPZP oraz innymi dokumentami planistycznymi jednostka projektowa nawiązuje się do tych dokumentów. Dotyczy to dzielnicy Rembertów (okolice ul. Mokry Ług) i miasta Marki.

Ad. 2g) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wszelkie ciągi rowerowe naruszone wariantami przebiegu trasy WOW przewidziane są do odtworzenia w taki sposób, by było możliwe zachowanie ich ciągłości. Dodatkowo na wnioski jednostek administracyjnych lub zarządców innych dróg w projekcie uwzględniono przebiegi nowych ciągów pieszych oraz rowerowych.

Ad. 2h) Rozwiązanie projektowe w pobliżu ujęcia zakładają budowę szczelnego systemu odwodnienia. System odwodnienia projektowanej drogi ekspresowej S17 został oparty na następujących elementach odprowadzenia wód opadowych i roztopowych:

- system rowów drogowych (uszczelnionych),
- kanalizację deszczową,
- zbiorniki retencyjne (uszczelnione) wraz z wylotami
- odbiorniki wód opadowych,

System odwodnienia ma na celu odprowadzenie z projektowanego układu dróg wód opadowych i roztopowych poprzez ujęcie ich za pomocą wpustów deszczowych i skierowanie do kanalizacji deszczowej oraz uszczelnionych rowów drogowych. Wody zbierane za pomocą rowów przydrożnych i kanalizacji

deszczowej wprowadzane są do zbiorników retencyjnych. Zadaniem zbiorników jest ograniczenie odpływu wód drogowych do cieków, ponad to długi czas przetrzymania ścieków w zbiornikach pozwala na ich mechaniczne oczyszczenie z zawiesiny ogólnej. Wody deszczowe i roztopowe zebrane w zbiornikach retencyjnych zostaną odprowadzone do naturalnych odbiorników (cieków i rowów melioracyjnych) lub do kanalizacji deszczowej. W celu zabezpieczenia odbiorników, szczególnie naturalnych, przed zrzutem zanieczyszczeń ropopochodnych pojawiających się w systemie odwodnienia w wyniku awarii lub katastrof ekologicznych należy na odcinku odprowadzającym zamontować separatory koalescencyjne.

Proponowane w dokumentacji rozwiązanie odwodnienia pasa drogowego nie narusza stosunków wodnych panujących w otoczeniu obwodnicy, bowiem, zwiększenie spływu wód z drogi spowodowane uszczelnieniem powierzchni będzie rekompensowane przez przetrzymanie wód w zbiornikach.

Zbiorniki przyjmują wody drogowe spływające z pasa drogowego i mają za zadanie:

- złagodzenie fali spływu przed odprowadzeniem do odbiornika,
- podczyszczenie wód drogowych.

Pojemność użytkową zbiorników obliczono na przyjęcie całej objętości deszczu nawalnego o czasie trwania 120min, a odprowadzenie zgromadzonych w nich wód nastąpi w czasie nie dłuższym niż 72 godz. Wynikający z tego czas przetrzymania wód gwarantuje bardzo wysoką skuteczność mechanicznego oczyszczenia z zawieszin łatwo opadających oraz lekkich substancji wypływających na powierzchnię; pozwoli to spełnić wymagania Rozporządzenia [2] odnośnie wprowadzania ścieków opadowych do wód powierzchniowych i do ziemi.

Zgodnie z opracowaniem hydrogeologicznym na całej długości trasy, niezależnie od wariantu przebiegu, istnieją niekorzystne warunki hydrogeologiczne związane z płytko występującą wodą gruntową oraz słabą izolacją głównych poziomów wodonośnych, dlatego wszystkie zbiorniki terenowe powinny zostać uszczelnione. Uszczelnienie powinno skutecznie zabezpieczać przed możliwością migracji ścieków deszczowych do gruntów przyległych.

W celu zminimalizowania zagrożenia związanego ze zmianą stosunków wód na tym terenie, biorąc pod uwagę zmienne warunki izolacji terenu dla ww. wariantów proponuje się poprowadzenie trasy po terenie lub w nasypie. Zachowanie zasady ostrożności w tym przypadku jest uzasadnione. Takie rozwiązanie w najmniejszym stopniu narusza środowisko gruntowo-wodne tego terenu.

Na zespół wylotowy ze zbiorników składają się:

- budowle wlotowe wyposażone w kraty rzadkie i zastawki ręczne,
- główny przewód odprowadzający,
- regulator odpływu, pompownia wód deszczowych,
- separator (na odprowadzeniu do cieków i rowów melioracyjnych),

Na wlocie do zespołu odpływowego przewidziano kraty rzadkie i zastawki ręczne do regulacji odpływu lub zatrzymania ścieków w przypadku awarii i rozlewu substancji niebezpiecznych na drodze. Dodatkowo w celu ochrony odbiorników przed zanieczyszczeniem spływającym z pasa drogowego w wyniku awarii na odpływie zostały zainstalowane separatory substancji ropopochodnych.

Ad. 3 Bez komentarza

Ad. 3a) Bez komentarza

Ad. 3b) Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór wariantu preferowanego niewątpliwie wpływają nie tylko przesłanki techniczne czy finansowe, ale również wnioski mieszkańców oraz instytucji zarządzających drogami.

Wniosek dotyczący budowy chodnika oraz ciągu rowerowego po południowej stronie ul. Okuniewskiej oraz rozbudowy jej do przekroju dwujezdniowego na odcinku objętym opracowaniem rozpatrzono **pozytywnie**. Wniosek o zachowanie skrajni min. 5.0 m oraz zapewnienie rezerwy pod chodnik i ścieżkę po stronie północnej ul. Okuniewskiej również rozpatrzono **pozytywnie**. Wszystkie elementy projektowanego odcinka ul. Okuniewskiej odpowiadają wymaganiom stawianym drogom klasy G.

Ad. 3c) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Projekt przewiduje realizację tunelu o długości 800m dla wariantu czerwonego oraz zakłada w granicach niezbędnej przebudowy ul. Niemcewiczka zastosowania postulowanych szerokości pasów ruchu oraz ścieżki rowerowej i chodnika.

Ad. 3d) Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców oraz jednostek samorządowych. Dodać należy, że prezentowane w STES rozwiązania tych elementów są rozwiązaniami wstępnymi i na kolejnych etapach projektowania będą mogły ulegać modyfikacjom i dostosowaniu do aktualnych potrzeb zarówno mieszkańców jak również zarządców dróg. Wnioskowana zmiana dotycząca zastosowania w miejscu skrzyżowań rond została rozpatrzona **negatywnie**. Jednostka projektowa stoi na stanowisku, że dominująca relacja na wprost i stosunkowo niskie natężenia relacji skrzyżujących przemawiają za wyższością w tym miejscu skrzyżowań z sygnalizacją świetlną nad rondami. Jednak zarówno jedno jak i drugie rozwiązanie jest zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi i jest możliwe do zastosowania. Szczegółowe projekty węzłów, przejazdów i skrzyżowań drogowych zostaną opracowane w Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanym (rozwiązanie ostateczne). Wniosek dotyczący rozbudowy ul. 1-go Praskiego Pułku do przekroju dwujezdniowego na odcinku objętym opracowaniem rozpatrzono **pozytywnie**. Chodnik i ciąg rowerowy przewidziano po stronie zachodniej z uwagi na występujące po stronie wschodniej łącznice węzła. Niemniej jednak na etapie koncepcji programowej oraz projektu budowlanego nie wyklucza się realizacji tych ciągów również po stronie wschodniej.

Ad. 3e) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie** w zakresie rezerwy dla przekroju dwujezdniowego w ciągu ul. Piłsudskiego oraz dodatkowej rezerwy na chodniki i ciągi rowerowe. Wszystkie elementy projektowanego odcinka ul. Piłsudskiego odpowiadają wymaganiom stawianym drogom klasy G. Wniosek dotyczący dodatkowych połączeń lokalnych na tym etapie projektowania rozpatrzono **negatywnie**. Komunikacja piesza między terenami położonymi po przeciwnych stronach drogi ekspresowej na odcinku Hipodrom – ul. Topolowa będzie zapewniona poprzez przejazd gospodarczy PG-3 oraz ul. Piłsudskiego. Miejsca możliwego przekroczenia drogi ekspresowej oddalone są od siebie o 1,2 km. Na odcinku tym nie występuje istniejąca infrastruktura komunikacyjna, która uzasadniałaby wytwarzanie dodatkowych przejść dla pieszych. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych.

Nr wniosku	Wnioskodawca/ Data pisma	Streszczenie wniosku/opinii
10	Urząd Miasta Zielonka 22.01.2013r.	<p>1. Przesyłamy opracowaną na nasze zlecenie opinie rozwiązań odcinka trasy S-17 przebiegającego przez teren Gminy Zielonka. Uwagi zawarte w przesłanej analizie są naszym stanowiskiem i opinią dotyczą przesłanego opracowania dla drogi S-17 dla odcinka przebiegającego przez teren administrowany przez Gminę Zielonka. Na posiedzeniu Komisji Inwestycji Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Rady Miasta Zielonka w dniu 21.01.2013r., Komisja opowiedziała się również za przyjęciem wariantu zielonego 2,3,7,8 w wersji 02.02.</p> <p>2. OPRACOWANIE: Celem niniejszego opracowania jest wskazanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu trasy S-17 na terenie Gminy Zielonka pod względem najlepszej obsługi mieszkańców Gminy. Materiałami wyjściowymi były przedstawione przez firmę projektową JACOBS warianty przebiegu: - ZIELONY - 2,3,7,8 w wariantach 02.02 i 02.02a. - CZERWONY - 1,4,5,6 w wariantach 02.02 i 02.02a.</p> <p>3. OPIS WARIANTÓW: a) WARIANT ZIELONY 2,3,7,8. Wariant przewiduje przebieg trasy S-17 po północnej stronie ronda dróg wojewódzkich 631 i 634. W całości trasa przebiega przez tereny zielone, niezamieszkałe. - WARIANT zielony - 02.02 - Wariant ten charakteryzuje się bardzo dobrą obsługą mieszkańców gminy Zielonka ze względu na bliskość węzła i stosunkowo małą odległość od granic miasta. Wjazd i zjazd z węzła zapewnia w wystarczającym zakresie obsługę mieszkańców. Dojazd do ulicy Bankowej i zabudowań także jest zapewniony przez skrzyżowanie z drogą nr 631 na lewo i prawoskręty. Minusem tego rozwiązania jest prognoza zwiększenia ruchu na drodze wojewódzkiej 634 w granicach od ronda 631/634 do ronda obsługującego zjazdu na węzeł S-17. Węzeł S-17 w tym wariantcie zlokalizowany jest najbliżej ze wszystkich wariantów od zabudowań, jednak należy wziąć pod uwagę, że i tak ta odległość jest dość znaczna a naturalna ochrona</p>

	<p>przed hałasem zapewniona przez tereny zielone. Węzeł w tym wariantcie jest dość rozbudowany a co za tym idzie będzie wymagał większej ilości oświetlenia. W związku z tym faktem należy rozważyć koszty, które wygeneruje dla Gminy, w świetle rozwiązań fiskalnych narzucających na Gminy opłaty za oświetlenie węzłów dróg krajowych.</p> <p>- WRAIANT zielony - 02.02a - Wariant ten charakteryzuje się słabszą obsługą mieszkańców gminy Zielonka ze względu na znaczną odległość węzła i stosunkowo dużą odległość od granic miasta. Wjazd i zjazd z węzła zapewnia w wystarczającym zakresie obsługę mieszkańców. Dojazd do ulicy Bankowej i zabudowań także jest zapewniony przez skrzyżowanie z drogą nr 631 na lewo i prawoskręty, lecz w stosunku do poprzedniego wariantu jest wydłużony do kolejnego skrzyżowania z drogą 631. Większe oddalenie węzła od granic Gminy gwarantuje mniejszy hałas, lecz i tak naturalna ochrona przed hałasem zapewniona jest przez tereny zielone. Zaletą tego rozwiązania jest prognozowany mały wpływ węzła na zwiększenie ruchu na drodze 631.</p> <p>b) WARIANT CZERWONY 1,4,5,6 - Wariant przewiduje przebieg trasy S-17 po południowej stronie ronda dróg wojewódzkich 631 i 634. W całości trasa przebiega przez tereny zielone, niezamieszkałe.</p> <p>- WRAIANT czerwony - 02.02 - Wariant ten charakteryzuje się dość dobrą obsługą mieszkańców gminy Zielonka ze względu na bliskość węzła i stosunkowo małą, odległość od granic miasta. Wjazd i zjazd z węzła zapewnia w wystarczającym zakresie obsługę mieszkańców. Dojazd do ulicy Bankowej i zabudowań także jest zapewniony przez skrzyżowanie z drogą nr 631 na lewo i prawoskręty, jednak przewidziano dalszy wariant włączenia w drogę 634. Minusem tego rozwiązania jest prognoza zwiększenia ruchu na drodze wojewódzkiej 634 w granicach od ronda 631/634 do ronda obsługującego zjazdu na węzeł S-17. Węzeł S-17 w tym wariantcie zlokalizowany jest blisko od zabudowań jednak należy wziąć pod uwagę, że i tak ta odległość jest dość znaczna a naturalna ochrona przed hałasem zapewniona przez tereny zielone. Węzeł w tym wariantcie jest dość rozbudowany a co za tym idzie będzie wymagał większej ilości oświetlenia. W związku z tym faktem należy rozważyć koszty, które wygeneruje dla Gminy, w świetle rozwiązań fiskalnych narzucających na Gminy opłaty za oświetlenie węzłów dróg krajowych.</p> <p>- WRAIANT czerwony - 02.02a - Wariant ten charakteryzuje się gorszą obsługą mieszkańców gminy Zielonka ze względu na znaczną odległość węzła i stosunkowo dużą odległość od granic miasta. Wjazd i zjazd z węzła zapewnia w wystarczającym zakresie obsługę mieszkańców. Dojazd do ulicy Bankowej i zabudowań także jest zapewniony przez skrzyżowanie z drogą nr 631 na lewo i prawoskręty, lecz także w wariantcie dłuższym. Większe oddalenie węzła od granic Gminy gwarantuje mniejszy hałas, lecz i tak naturalna ochrona przed hałasem zapewniona jest przez tereny zielone. Zaletą tego rozwiązania jest prognozowany mały wpływ węzła na zwiększenie ruchu na drodze 631.</p> <p>4. WYBÓR WARIANTU - Stosując kryterium wyboru wariantu - łatwość obsługi mieszkańców należy wybrać wariant zielony 2,3,7,8 w wersji 02.02. Biorąc pod uwagę wszystkie zalety i wady tego rozwiązania moim zdaniem jest to najkorzystniejszy dla mieszkańców wariant ze względu na łatwość dojazdu do węzła jak i do drogi 634. Minusy tego rozwiązania to zwiększony ruch na odcinku od ronda 631/634 do ronda 634 i węzła S-17 oraz bliskość węzła i emisja hałasu. Koszty oświetlenia moim zdaniem, będą największe ze wszystkich wariantów.</p>
--	--

Przedstawione stanowisko zostanie wzięte pod uwagę w dalszych analizach mających na celu wskazanie wariantu akceptowanego przez jednostki administracyjne

8. Zestawienie, analiza i sposób uwzględnienia wniosków indywidualnych

W trakcie spotkań informacyjnych oraz po ich zakończeniu mieszkańcy miejscowości i dzielnic, przez które planowany jest możliwy przebieg wschodniej obwodnicy Warszawy oraz inne osoby zainteresowane, miały możliwość składania wniosków. Wnioski można było składać za pośrednictwem poczty tradycyjnej, poczty elektronicznej a także dostarczać je osobiście. Treści wniosków stanowiły przede wszystkim opinie, co do możliwości wykonania inwestycji, wskazywały również preferowane warianty lub zawierały propozycje nowych wariantów wraz z konkretnymi rozwiązaniami technicznymi.

Łącznie wpłynęło 1868 wniosków, z czego blisko 90% złożyli mieszkańcy dzielnicy Warszawa-Wesoła. Pozostałe wnioski złożyli mieszkańcy Sulejówka, dzielnicy Warszawa-Rembertów, Żąbek oraz Zielonki.

Tab. 8-1 Ilość złożonych wniosków w podziale na miejscowości/dzielnice pochodzenia

Miejscowość/ dzielnica	Ilość wniosków
Warszawa-Wesoła	1681
Sulejówek	129
Warszawa-Rembertów	49
Ząbki i Marki	5
Zielonka	4
ŁĄCZNIE	1868

Przyjęto następującą procedurę analizy i uwzględniania wniosków:

1. Wnioski zostały pogrupowane na miejscowości/dzielnice, których dotyczyły.
2. Przeanalizowano wnioski i podzielono je ze względu na identyczną, powtarzającą się lub zbliżoną treść. W ten sposób powstały tak zwane formularze powtarzających się treści wniosków wraz z przypisanymi do nich listami zawierającymi następujące dane wnioskodawców: imię, nazwisko, adres (w trosce o ochronę danych osobowych wnioskodawców publikowane w niniejszym raporcie adresy są niepełne – nie zawierają numeru domu ani numeru lokalu).
3. Projektanci i specjaliści z różnych dziedzin ustosunkowywali się do treści wniosków (bądź ich fragmentów) przydzielonych im wedle tematyki.

W kolejnych podrozdziałach (8.1 – 8.5), w podziale na miejscowości/dzielnice, znajdują się tabele zawierające następujące kolumny:

- Nr formularza – numer kolejny formularza;
- Wnioskodawca/Nr z listy – zestawienie numerów wnioskodawców składających wniosek o treści danego formularza. Listy wnioskodawców stanowią Załącznik nr 5 do niniejszego raportu.
- Streszczenie wniosku/opinii – treść/streszczenie wniosku lub opinii przypisanych do danego formularza w podziale na punkty i podpunkty, do których odnosili się kolejni projektanci i specjaliści w zależności od dziedziny.

Pod tabelą każdego z formularzy znajdują się odniesienia do jego zagadnień. Odniesienia te zawierają komentarze do treści wniosku, a także informacje o możliwym/proponowanym sposobie jego uwzględnienia.

Ogólne założenia przyjęte przy odpowiadaniu na wnioski i uwagi mieszkańców:

- W odpowiedziach na wnioski dotyczące kwestii środowiskowych odpowiedzi były udzielane na podstawie przeprowadzonych analiz dokumentacji archiwalnych oraz wyników badań prowadzonych na cele opracowania raportu o oddziaływaniu na środowisko. W odpowiedziach kierowano się wynikami badań, natomiast nie przedstawiano szczegółów dotyczących metodyki badań. Szczegóły te zostaną przedstawione w raporcie OOS, który jest załącznikiem do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Wyjaśnienie dalszego postępowania dotyczącego uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawiono w rozdziale 10.
- W związku z powtarzającymi się wielokrotnie kwestiami (m.in. wniosek o wyznaczenie trasy poza Wesołą i Sulejówkiem, zagrożenia dla ujęć wód podziemnych) w poszczególnych wnioskach – głównie dotyczy wniosków z Wesołej i Sulejówka odnoszono się do odpowiedzi już wcześniej udzielonych, a dotyczących tej samej problematyki, lub wręcz identycznego sformułowania wyrażonego przez wnioskodawców.

8.1. Rembertów – wnioski indywidualne

Po spotkaniu informacyjnym w Dzielnicy Warszawa-Rembertów wpłynęło od jej mieszkańców łącznie 49 wniosków, z czego aż 46 dotyczyło kwestii umieszczenia ekranów akustycznych wzdłuż całego planowanego odcinka Wschodniej Obwodnicy Warszawy mającego przebiegać w pobliżu osiedla Mokry Ług. Pozostałe wnioski dotyczyły propozycji umiejscowienia, funkcjonalności i konstrukcji technicznej węzła „Rembertów”. Jeden wniosek został dostarczony drogą faksu, resztę dostarczono osobiście jako wniosek zbiorowy lub na spotkaniu informacyjnym.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
1	1 - 46	<p>1. Z uwagi na istniejący i zatwierdzony uchwałą XCIII/2734/2010 plan zagospodarowania przestrzennego osiedla "Mokry Ług", wniosek o zamieszczenie ekranów akustycznych wzdłuż całej długości WOW na obszarze Mokrego Ługu.</p> <p>2. Swój wniosek Wnioskodawca popiera faktem, iż obszar Mokrego Ługu jest przeznaczony pod zabudowę jednorodziną jak i usługową. W warunkach przebiegu trasy WOW ekrany akustyczne są przewidziane tylko dla zabudowy istniejącej.</p> <p>3. Brak ekranów akustycznych dla przyszłych zabudowań spowoduje degradację środowiska, jak też spadek cen rynkowych działek, spowolni rozbudowę przyszłej infrastruktury a są to tereny zarówno pod zabudowę jednorodziną jak i usługową. Brak ekranów na całej długości WOW spowoduje negatywny wpływ na inwestycje w tę część dzielnicy Rembertowa.</p>

Ad. 1, 2 i 3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. W odpowiedzi na ww. wniosek należy przywołać stanowisko Ministerstwo Środowiska ujęte pismami z dnia 26.11.2012r. oraz 05.04.2013r. o wyjaśnienie kwestii dotyczącej ochrony przed ponadnormatywnym hałasem terenów zabudowy mieszkalnej ujętej w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego do Ministra Środowiska zwrócił się Dyrektor Departamentu Ochrony Środowiska GDDKiA w dniu 12.11.2012 r. Zgodnie z opinią Ministra „*Z uwagi na fakt, że z mocy przepisów ustawy - Prawo ochrony środowiska chroni się środowisko a nie zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, należy mieć na względzie, że tereny, o których mowa w art. 113 ust.2 pkt 1 tej ustawy, podlegają ochronie przed hałasem, jeśli są zagospodarowane w sposób, ze względu, na który, wymagana jest na nich przedmiotowa ochrona.*

Zatem jeżeli w myśl zapisów miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dany teren jest np. terenem zabudowy mieszkaniowej, to do czasu, kiedy na tym terenie nie powstanie zabudowa mieszkaniowa, nie zapewnia się na tym terenie wymaganej dla terenów zabudowy mieszkaniowej ochrony przed hałasem”

Minister w Piśmie z dnia 05.04.2013 podkreśla, że „*miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego nie zawsze podlegają realizacji w obszarach pozostających pod akustycznym oddziaływaniem dróg czy linii kolejowych. Poza tym w przypadku realizacji miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, obejmujących ww. tereny, w terminie oddalonym od daty oddania do użytkowania dróg czy linii kolejowych, zastosowane uprzednio zabezpieczenia akustyczne (np. w postaci ekranów akustycznych) mogą ulec wynikającemu z upływu czasu zniszczeniu, co w konsekwencji spowoduje konieczność ponownego wydatkowania określonych środków na realizację zabezpieczeń adekwatnych do aktualnego zagospodarowania terenu.*

Biorąc pod uwagę możliwą zmianę zagospodarowania terenów pozostających pod ponadnormatywnym akustycznym oddziaływaniem dróg czy linii kolejowych na przestrzeni czasu, tj. począwszy od momentu ubiegania się o decyzję środowiskową, poprzez długoletni okres eksploatacji drogi czy linii kolejowej, należy kierować się zasadą przezorności oraz daleko idącą zasadą odpowiedzialności za stan środowiska i rezerwować odpowiednie środki na zapewnienie ustawowo wymaganej ochrony środowiska przed hałasem z uwzględnieniem aktualnego stanu zagospodarowania środowiska.

Równocześnie na podkreślenie zasługuje, że zastosowanie nieuzasadnionych zabezpieczeń akustycznych, np. w postaci ekranów akustycznych, nie tylko szpeci krajobraz, ale również nie pozostaje obojętne dla środowiska, gdyż m.in. wpływa na rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń gazowych towarzyszących przemieszczaniu się pojazdów oraz na stosunki wodno na gruncie.”

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
2	47	<p>1. Wniosek o zastosowanie dla węzła Rembertów rozwiązania typu trąbka (bez świateł w ulicy Okuniewskiej).</p> <p>2. Wniosek, aby dla zjazdu technologicznego poligon zostały zastosowane standardowe parametry jak dla normalnego węzła, tak, aby w przyszłości, po ewentualnej zgodzie wojska, wykorzystanie zjazdu dla celów cywilnych nie wymagało żadnych inwestycji.</p>

Ad. 1 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na

wyбір konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców. Wszystkie drogi istniejące i kolidujące z przebiegiem WOW będą przez Inwestora przebudowane w niezbędnym zakresie wynikającym z danej kolizji przy uwzględnieniu zamierzeń ich rozbudowy zgłoszonych przez zarządcę konkretnej drogi. Dodać należy, że prezentowane w STES rozwiązania są rozwiązaniami wstępnymi. Szczegółowe projekty węzłów, przejazdów i skrzyżowań drogowych zostaną opracowane w Koncepcji Programowej oraz w Projekcie Budowlanym.

Ad. 2 Parametry techniczne łącznic zjazdu „Poligon” są zgodne z warunkami wynikającymi z rozporządzeniem ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. W przyszłości, kiedy zostaną podjęte decyzje o udostępnieniu tego zjazdu również dla celów publicznych, nie będzie konieczności przebudowy ww. łącznic jednak dodać należy, że ograniczenie może stanowić wymów ww. rozporządzenia dotyczący minimalnej klasy drogi (Z) jaka może mieć połączenia z drogą klasy S. W chwili obecnej ul. Gen. A. Chruściela posiada klasę D.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
3	48	1. Węzeł Rembertów powinien łączyć dwie części Rembertowa oraz umożliwiać wjazd i zjazd z nowej trasy (węzeł dwustronny). 2. Jest możliwość przesunięcia drogi krajowej w lewo wzdłuż torów, celem umożliwienia lokalizacji wszystkich rozjazdów z lewej strony torów.

Ad. 1, 2 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z rozporządzeniem ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie *droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta - nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione*. W rejonie Rembertowa jedyną drogą krzyżującą się z drogą ekspresową jest droga wojewódzka nr 637, klasy G (ul. Okuniewska), na której został zaprojektowanym węzeł Rembertów (strona północna linii kolejowej). Lokalizacja węzła po stronie południowej wiązałaby się z koniecznością wytworzenia nowego ciągu komunikacyjnego o klasie minimum Z, który musiałby mieć połączenie z siecią dróg istniejących - ul. 1-go Praskiego Pułku lub ul. Niemcewicza. Każde z tych rozwiązań mocno ingeruje w zabudowę mieszkaniową osiedla Grzybowa i Wola Grzybowska. Dodatkowym argumentem przemawiającym za rozbudową węzła tylko od strony północnej jest oddalenie łącznic węzła a co za tym idzie minimalizacja negatywnego oddziaływania drogi ekspresowej na ww. osiedla. Niemniej jednak na tym etapie opracowań projektowych wskazywane są miejsca połączeń drogi ekspresowej z istniejącą siecią drogową i proponowane przykładowe rozwiązania tych połączeń. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
4	49	1. Wniosek o umożliwienie zjazdu z węzła Rembertów po południowej i północnej stronie linii kolejowej (na zasadzie węzła zespolonego) umożliwiającego wjazd także poprzez ul. Niemcewicza).

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z rozporządzeniem ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie *droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta - nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza*

terenem zabudowy, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępstwa uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione. W rejonie Rembertowa jedyną drogą krzyżującą się z drogą ekspresową jest droga wojewódzka nr 637, klasy G (ul. Okuniewska), na której został zaprojektowanym węzeł Rembertów (strona północna linii kolejowej). Lokalizacja węzła po stronie południowej wiązałyby się z koniecznością wytworzenia nowego ciągu komunikacyjnego o klasie minimum Z, który musiałby mieć połączeniu z siecią dróg istniejących - ul. 1-go Praskiego Pułku lub ul. Niemcewicza. Każde z tych rozwiązań mocno ingeruje w zabudowę mieszkaniową osiedla Grzybowa i Wola Grzybowska. Dodatkowym argumentem przemawiającym za rozbudową węzła tylko od strony północnej jest oddalenie łącznic węzła a co za tym idzie minimalizacja negatywnego oddziaływania drogi ekspresowej na ww. osiedla. Niemniej jednak na tym etapie opracowań projektowych wskazywane są miejsca połączeń drogi ekspresowej z istniejącą siecią drogową i proponowane przykładowe rozwiązania tych połączeń. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz Projektu Budowlanego (rozwiązanie ostateczne). Ponadto wpłynęło wiele wniosków przeciwko budowie węzła Rembertów po stronie południowej od mieszkańców Wesołej z uwagi na bliskość zabudowy od projektowanej drogi ekspresowej.

8.2. Zielonka – wnioski indywidualne

Mieszkańcy Zielonki nadesłali jedynie 4 wnioski, zawierające głównie wątpliwości i propozycje co do rozwiązań technicznych przebiegu trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy oraz układu drogowego w okolicach planowanych węzłów komunikacyjnych. 3 wnioski dostarczono tradycyjną pocztą, 1 przysłano pocztą elektroniczną.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
1	1	<p>1. Jak informuje się na stronie Miasta Zielonka (http://www.zielonka.pl/artyku/o-projekcie-trasy-s17), przebieg trasy S-17 w okolicy Ząbek i Zielonki ma następować wg wariantu "czerwonego", omijającego obszar Natura 2000 oraz po drugiej stronie trasy 634 - teren leśny, na którym pojawiają się żubry, co należy ocenić bardzo pozytywnie.</p> <p>2. Nie wskazano natomiast konkretnie miejsca projektowanych węzłów dojazdowych do trasy - czy do trasy będzie można włączyć się od strony drogi nr 634 czy 631. Pragnę zauważyć, że połączenie trasy powinno być zdecydowanie doprowadzone do/z trasy 631, ponieważ:</p> <p>a) Jest to trasa, którą będę wykorzystywać właśnie podróżujący z S-17 w celu dotarcia do Warszawy (w tym Mostu Siekierkowskiego), co jednocześnie pozwoli nie obciążać zbytnio ruchem Ząbek.</p> <p>b) Z uwagi na powyższe (tj. preferencje do używania trasy 631 w celu dojazdu do Warszawy), połączenie trasy S17 z drogą 634 spowoduje zakorkowanie odcinka od strony ew. wjazdu na trasę do obecnie istniejącego ronda i tym samym utrudni to dojazd podróżującym z Wołomina i okolic do Warszawy przez Ząbki (szczególnie w godzinach rannych):</p> <ul style="list-style-type: none"> - jadący w kierunku Ząbek (ul. Skorupki, nr 634) będą musieli pokonać 2 ronda "blokowane" przez skręcających w ul. Żołnierską - jadący w kierunku Warszawy (ul. Żołnierska, nr 631) będą blokowani przez dodatkowe rondo. <p>3. Wnioskodawca zwraca uwagę, że uczestnicy drogi 634 z Wołomina jadąc w kierunku Warszawy przez Ząbki dalej trasą 634 nie będą korzystali z trasy S-17, więc nie ma powodu, aby blokować ten przejazd ruchem podążającym i tak drogę 631 do Warszawy.</p> <p>4. Inną kwestią jest położenie węzła - czy od strony północnej czy południowej ronda na skrzyżowaniu dróg 634/631, Wnioskodawca nie wie czy planuje się węzeł od strony północnej, który jednocześnie nie zagrazi Obszarowi Natura 2000. Być może alternatywnym rozwiązaniem byłoby stworzenie węzła na drodze 634 od strony Ząbek (od strony zachodniej ronda na skrzyżowaniu dróg 634/631), gdyż w kierunku Wołomina drogą 634 ruch nie wydaje się aż tak intensywny jak w godzinach rannych z Wołomina – Wnioskodawca nie wie jednak czy takie rozwiązanie w ogóle jest i czy może być rozpatrywane. W zależności od jego poprowadzenia, ryzyka opisane w pkt 1 i 2 powyżej mogą nie być wyeliminowane.</p> <p>5. Prośba o przekazanie ustaleń w ww. kwestiach wraz z wyjaśnieniem powodów planowanych wyborów.</p>

Ad. 1 Pozytywne wyrażenie swojej opinii zostanie ujęte w statystyce wniosków.

Ad. 2 Materiały prezentowane przez biuro projektów oraz zamieszczane na stronach internetowych zawierają plany sytuacyjne zarówno wariantowych przebiegów WOW jak również propozycji połączeń drogowych w postaci węzłów. We wczesnych fazach projektowania jednostka projektowa analizowała kilka możliwych połączeń w rejonie dróg wojewódzkich 631 i 634 i ostatecznie zdecydowano, że w dalszych analizach uwzględnione będą dwa z nich.

Ad. 2a), b) Lokalizacja węzła w miejscu przecięcia trzech dróg o wysokim natężeniu ruchu oraz wysokich klasach technicznych z założenia jest rozwiązaniem, które wymaga szczególnej analizy w zakresie przepustowości oraz poziomów swobody ruchu. Biuro projektów dokonało takiej analizy w oparciu o prognozowany ruch na rok 2035. Z analizy tej wynika, że wariant z węzłem zlokalizowanym na DW 631 w rejonie skrzyżowania z ul. Szwoleżerów jest z punktu widzenia warunków ruchowych znacznie gorszym rozwiązaniem niż węzeł typu „trąbka” ze skrzyżowaniem na drodze 634 oraz dwiema łącznicami bezpośrednimi, które wyprowadzają największe potoki ruchu ze skrzyżowania DW 631 i DW 634. Analiza warunków ruchu na łącznicach a przede wszystkim na pasach włączeń i wyłączeń (miarą przepustowości łącznic jest przepustowość pasa włączenia lub wyłączenia z niej) również wskazała, że węzeł ze skrzyżowaniem na drodze 634 jest korzystniejszy. Do dalszych opracowań projektowych biuro rekomenduje właśnie ten wariant. Dodać należy, że opracowanie to (STES) ma na celu przede wszystkim wybór wariantu przebiegu trasy i uzyskanie dla tego przebiegu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie rozstrzyga rozwiązań projektowych węzłów a jedynie wskazuje miejsca przyszłych połączeń z drogą ekspresową. Rozwiązanie techniczne węzłów i skrzyżowań drogowych będzie przedmiotem analizy na kolejnych etapach projektowania – Koncepcja Programowa (konieczność przedstawienia wariantowych rozwiązań węzłów) oraz Projektu Budowlanego.

Ad. 3 Wyłączenie poza obszar skrzyżowań zarówno DW 631 z DW 634 jak również poza węzeł typu „trąbka” relacji WOW-DW 631 oraz DW 631-WOW i poprowadzenie jej z ominięciem drogi 634 pozwoli na zachowanie bardzo dobrych warunków na tej drodze.

Ad. 4 Lokalizacja węzła uwarunkowana jest obszarem Natura 2000 Strzebla Błotna oraz istniejącą zwartą zabudową miejscowości Ząbki. Propozycja lokalizacji łącznic po południowej stronie DW 634 i wschodniej DW 631 podyktowana jest właśnie takimi przesłankami. Dodatkowo należy zauważyć, że taka lokalizacja łącznic w znacznym stopniu wydłuża odległość do węzła Drewnica, co bardzo korzystnie wpływa na warunki przepustowości oraz bezpieczeństwa ruchu na odcinku międzywęzłowym (wydłuża to odcinek umożliwiający wybór przez kierowcę kierunku jazdy).

Ad. 5 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców. Zarówno raport ze spotkań informacyjnych jak również raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko są materiałami jawnymi i będą udostępnione do wglądu zainteresowanym stronom.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
2	2 - 3	<ol style="list-style-type: none">1. Wnioskodawca zwraca uwagę, że Urząd Miasta Ząbki chce świadomie zablokować budowę WOW poprzez umożliwienie przesyłania istniejącej, prywatnej stacji paliw na teren Lasów Państwowych. Przylegający do ronda dróg wojewódzkich nr. 631 i nr. 634 i dokonać kolizji w budowie.2. Zaprezentowany przez firmę Jacobs wariant czerwony WOW przy rondzie dróg wojewódzkich nr.631 i nr.634 jest nie możliwy do zrealizowania z uwagi na kolizję z planowanym przez urząd miasta ząbki przesunięciem stacji paliw na przyległy teren Lasów Państwowych.3. Istniejąca, prywatna stacja paliw (wybudowana na terenie pasa drogowego) koliduje z rozbudową drogi wojewódzkiej nr. 631 i ronda (cała stacja znajduje się w obrębie zaprojektowanego ronda). Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich wypowiedział umowę dzierżawy inwestorowi w dniu 26.06.2012 r. inwestor nie zlikwidował, swojego obiektu i nie zwrócił pasa drogowego tylko wystąpił do Urzędu

		<p>Miasta Ząbki o zmianę planu zagospodarowania przestrzennego terenu Lasów Państwowych przylegający do w/w ronda (nie mając prawa do terenu, ale tym zajmują się już odpowiednie służby). Urząd Miasta Ząbki wniosek Inwestora przyjął i realizuje (za kilka miesięcy plan będzie zmieniony a inwestor przystąpi do przesunięcia stacji paliw). Nowy obiekt jest planowany dokładnie w miejscu WOW – wariant czerwony.</p> <p>4. Zrozumiały, zatem jest fakt, że Urząd Miasta Ząbki forsuje wariant zielony, który jest niekorzystny dla Zielonki.</p> <p>5. W nawiązaniu do spotkania informacyjnego w Zielonce wnioskodawca składa wniosek dotyczący wystąpienia do urzędu miasta ząbki o zaniechanie zmiany planu zagospodarowania przestrzennego terenu lasów państwowych, przylegający do ronda dróg wojewódzkich nr. 631 i nr. 634 umożliwiając rozpatrywanie dwóch wariantów WOW. Jeżeli urząd Ząbki dokona zmiany planu to rozpatrywanie wariantu czerwonego w rejonie w/w ronda jest bezprzedmiotowe.</p> <p>6. Wniosek o podanie do publicznej wiadomości kosztów wykonania WOW w wariantcie zielonym i czerwonym. z uwagi na trudniejszy teren w wariantcie zielonym wydaje się, że wariant czerwony jest tańszy.</p> <p>7. Wnioskodawca, jako mieszkaniec Zielonki popiera wariant czerwony z uwagi na dalszą odległość od zabudowań.</p>
--	--	--

Ad. 1, 2, 3 Realizacja trasy prowadzona jest zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji drogowej. Zgodnie z jej zapisami w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zapisów MPZP a nieruchomości znajdujące się w pasie niezbędnym do realizacji inwestycji z mocy ustawy są wyłączone i przechodzą na własność Skarbu Państwa. Powyższa ustawa reguluje również proces wypłaty stosownych odszkodowań i rekompensat.

Ad. 4, 7 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców oraz instytucji samorządowych.

Ad. 5 Realizacja trasy prowadzona jest zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji drogowej. Zgodnie z jej zapisami w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zapisów MPZP.

Ad. 6 Kosztorysy dla wszystkich analizowanych wariantów są obecnie w opracowaniu ostateczne prognozowane koszty będą określone po zakończeniu opracowania raportu OOS, z którego będzie wynikać ile i jakiego rodzaju urządzenia ochrony środowiska będą zastosowane na poszczególnych odcinkach przebiegu trasy. Na obecnym etapie należy jedynie podkreślić, że wariant przewidujący budowę tunelu będzie zdecydowanie droższy od wariantu biegnącego po nasypie lub po terenie.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
3	4	<p>1. Wniosek o przesunięcie węzła "Drewnica" centralnie pomiędzy ul. Marecką a ul. Ząbkowską wg. Załączonych szkiców.</p> <p>2. Takie położenie - zmniejszy utrudnienia z powodu zazębiających się terminów budowy WOW i S8 oraz zmniejszy uciążliwości z powodu hałasu dla mieszkańców.</p>

Ad. 1 i 2 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania osi drogi ekspresowej w rejonie projektowanego węzła Drewnica. W chwili obecnej przewidziany jest do realizacji odcinek drogi S-8 stanowiący obwodnicę Marek wraz z pasami włączyń i wyłączeń na węzeł Drewnica w lokalizacji zgodnej zarówno z decyzją środowiskową jak i wszystkimi opracowaniami projektowymi.

8.3. Ząbki i Marki – wnioski indywidualne

Spotkanie informacyjne dla mieszkańców Ząbek i Marek zaowocowało dostarczeniem łącznie 5 wniosków. Dwa spośród nich opowiadają się za wariantem „zielonym” przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Pozostałe wnioski dotyczą rozwiązań technicznych w zakresie połączeń drogowych oraz postulatu o ochronę zabytkowego przepustu wodnego podczas realizacji i eksploatacji inwestycji. 4 spośród wniosków przekazano osobiście na spotkaniu informacyjnym, a 1 trafił do firmy Jacobs drogą mailową.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
1	1	<p>1. Sprzeciw w związku z planowanym projektem połączeń nowej trasy z układem dróg wojewódzkich na wysokości ul. Szwoleżerów w Ząbkach.</p> <p>2. Wnioskodawca uważa, iż budowa Obwodnicy Warszawy w swoich założeniach winna służyć polepszeniu komunikacji, zmniejszeniu uciążliwości ruchu, a nie przenosić obciążenie na drogi lokalne tak jak zostało przedstawione w prezentacji. Połączenie obwodnicy z drogami wojewódzkimi na wysokości ulicy Szwoleżerów spowoduje częściowe przekierowanie ruchu tranzytowego na ulice miejską (która już obecnie jest obciążona i zakorkowana) - jest zdaniem Wnioskodawcy pomysłem chybionym i pozbawionym zasadności.</p> <p>3. Ulica Szwoleżerów jest ściśle zabudowana, bardzo zaludniona i wyjazd z osiedli przy obecnym natężeniu ruchu sprawia duże kłopoty, nie mówiąc o niebezpieczeństwie kolizji. Obciążenie tej ulicy dodatkowym tranzytem stanowić może więc niebezpieczeństwo dla jej mieszkańców, przy zwiększonej emisji hałasu i zanieczyszczeń powietrza.</p>

Ad. 1, 2, 3 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Proponowane przez biuro projektowe warianty węzła Ząbki, są zaledwie dwoma z kilku analizowanych. Lokalizacja węzła w miejscu przecięcia trzech dróg o wysokim natężeniu ruchu oraz wysokich klasach technicznych z założenia jest rozwiązaniem, które wymaga szczególnej analizy w zakresie przepustowości oraz poziomów swobody ruchu. Biuro projektów dokonało takiej analizy w oparciu o prognozowany ruch na rok 2035. Z analizy tej wynika, że wariant z węzłem zlokalizowanym na skrzyżowaniu z ul. Szwoleżerów jest z punktu widzenia warunków ruchowych znacznie gorszym rozwiązaniem niż węzeł typu „trąbka” ze skrzyżowaniem na drodze 634 oraz dwiema łącznicami bezpośrednimi. Analiza warunków ruchu na łącznicach a przede wszystkim na pasach włączeń i wyłączeń (miarą przepustowości łącznic jest przepustowość pasa włączenia lub wyłączenia z niej) również wskazała, że węzeł ze skrzyżowaniem na drodze 634 jest korzystniejszy. Do dalszych opracowań projektowych biuro rekomenduje właśnie ten wariant. Dodać należy, że opracowanie to (STEŚ) ma na celu przede wszystkim wybór wariantu przebiegu trasy i uzyskanie dla tego przebiegu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie rozstrzyga rozwiązań projektowych węzłów a jedynie wskazuje miejsca przyszłych połączeń z drogą ekspresową. Rozwiązanie techniczne węzłów i skrzyżowań drogowych będzie przedmiotem analizy na kolejnych etapach projektowania – Koncepcja Programowa (konieczność przedstawienia wariantowych rozwiązań węzłów) oraz Projektu Budowlanego.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
2	2	<p>1. Wnioskodawca zgadza się na wariant zielony.</p> <p>2. Na wariant czerwony nie wyraża zgody.</p>

Ad. 1, 2 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
3	3	1. Wnioskodawca jest gorącym orędownikiem wariantu zielonego. 2. Na wariant czerwony nie wyraża zgody.

Ad. 1, 2 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 1 i 2 do wniosku nr 2.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
4	4	<p>1. Wniosek o przyjęcie do wykonania Projektu budowlanego wariantu "Ząbki 3" rys 02.02 przedstawionego na stronie: http://www.gdka.gov.pl/pl/a/12051/Spotkania-informacyjne-dotyczace-przebiegu-Wschodniej-Obwodnicy-Warszawy-na-odcinku_Drewnica-Zakret tj. wariant "czerwony" ze skrzyżowaniem centralnym z 634.</p> <p>Jednoczesna prośba o uwzględnienie w Projekcie Budowlanym bądź materiałach wyjściowych do jego opracowania następujących rozwiązań:</p> <p>2. Zakres zmian związany z DROGA 631:</p> <p>a) Wykonanie chodnika i DDR również po zachodniej stronie (po stronie miasta Ząbek) przewidzianego do przebudowy w ramach tej inwestycji odcinka drogi 631 na całej jej projektowanej długości od gr. m.st. Warszawy do ronda z drogą 634.</p> <p>b) Poszerzenie wylotu ul. Powstańców tak by pomieścił dwa osobne pasy ruchu do skrzyżowania w prawo i w lewo na drogę 631. Jeśli teren niezbędny na wnioskowaną zmianę wykracza poza zakres decyzji lokalizacyjnej to wnioskuję wykonać własną szerszą część. Dalszy fragment w ciągu ul. Powstańców wykona miasto Ząbki.</p> <p>c) Poszerzenie wlotu w ul. Powstańców z drogi 631 do 2 pasów i wykonanie lewoskrętu z drogi 631 w ul. Powstańców dwoma pasami (z uwagi na duży prognozowany ruch w tym kierunku oraz przyszłą krótką fazę sygnalizacji dla skrzyżowania w lewo). Brak takiego rozwiązania skutkować będzie blokowaniem przez skręcające pojazdy lewego pasa ruchu drogi 631 jeszcze przed pasem do skrzyżowania w lewo z uwagi na dużą ilość oczekujących pojazdów.</p> <p>d) Dodać przejście dla pieszych i DDR przez drogę 631 na skrzyżowaniu z ul. Powstańców.</p> <p>e) Dodać przejścia dla pieszych i DDR przez wszystkie wloty skrzyżowania drogi 631 i ul. Szwoleżerów.</p> <p>f) Włączenie projektowanej ul. Bankowej do skrzyżowania ze Szwoleżerów (w celu minimalizacji wycinki drzew).</p> <p>3. Zakres zmian związany z DROGA 634:</p> <p>a) Przenieść DDR na drugą stronę drogi 643, aby uniknąć kolizji z projektowaną drogą dojazdową do Łącznic 3, 4, 5, 6.</p> <p>b) Zaprojektować bezkolizyjne połączenie drogi 634 jezdni północnej z kierunku Zielonki „w lewo” na drogę dojazdową do Łącznic 3, 4, 5, 6. Przejazd tunelem pod jezdniami drogi 634.</p> <p>c) Dodanie nowej łącznicy odgałęziającej się od Łącznicy 1 w prawo i zjazd na drogę 634 w kierunku Warszawy.</p> <p>4. Rozważyć ewentualną rezygnację z Łącznicy 2— WD2A. Zamiast tego:</p> <p>a) Poszerzenie (dodanie dodatkowego pasa) do skrzyżowania w prawo na skrzyżowaniu dróg 631 i 634 w kierunku Zielonki i dalej na nowoprojektowanym rondzie w prawo na łącznicę 5.</p> <p>b) Dodanie nowej łącznicy odgałęziającej się od łącznicy 1 zjazd na drogę 634 w kierunku Warszawy.</p>

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Proponowane przez biuro projektowe warianty węzła Ząbki, są zaledwie dwoma z kilku analizowanych. Lokalizacja węzła w miejscu przecięcia trzech dróg o wysokim natężeniu ruchu oraz wysokich klasach technicznych z założenia jest rozwiązaniem, które wymaga szczególnej analizy w zakresie przepustowości oraz poziomów swobody ruchu. Biuro projektów dokonało takiej analizy w oparciu o prognozowany ruch na rok 2035. Z analizy tej wynika, że wariant z węzłem zlokalizowanym na skrzyżowaniu z ul. Szwoleżerów jest z punktu widzenia warunków ruchowych znacznie gorszym rozwiązaniem niż węzeł typu „trąbka” ze skrzyżowaniem na drodze 634 oraz dwiema łącznicami

bezpośrednimi. Analiza warunków ruchu na łącznicach a przede wszystkim na pasach włączeń i wyłączeń (miarą przepustowości łącznic jest przepustowość pasa włączenia lub wyłączenia z niej) również wskazała, że węzeł ze skrzyżowaniem na drodze 634 jest korzystniejszy. Do dalszych opracowań projektowych biuro rekomenduje właśnie ten wariant. Dodać należy, że opracowanie to (STES) ma na celu przede wszystkim wybór wariantu przebiegu trasy i uzyskanie dla tego przebiegu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie rozstrzyga rozwiązań projektowych węzłów a jedynie wskazuje miejsca przyszłych połączeń z drogą ekspresową. Rozwiązanie techniczne węzłów i skrzyżowań drogowych będzie przedmiotem analizy na kolejnych etapach projektowania – Koncepcja Programowa (konieczność przedstawienia wariantowych rozwiązań węzłów) oraz Projektu Budowlanego. Odnośnie wyboru przebiegu drogi ekspresowej informujemy, że wszystkie warianty drogi ekspresowej zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Ad. 2a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. W ramach projektu dotyczącego budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy jednostka projektowa nawiązuje bezpośrednio do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631, dla której zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Projekt ten nie przewiduje budowy chodnika i ścieżki rowerowej po zachodniej stronie ulicy a GDDKiA jest zarządcą tylko części dróg (kategorii krajowych) w związku z czym nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego oraz wszystkich połączeń drogowych w rejonie. Przebudowa innych dróg jest realizowana przez GDDKiA tylko w zakresie wynikającym z możliwości ich połączenia z drogą ekspresową lub w zakresie niezbędnej przebudowy z uwagi na kolizję danej drogi z przebiegiem drogi ekspresowej. Rozwiązania projektowe WOW nie uzasadniają wnioskowanej zmiany na tym etapie opracowań projektowych. Wniosek ten powinien być skierowany do MZDW.

Ad. 2b) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. W ramach projektu dotyczącego budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy jednostka projektowa nawiązuje bezpośrednio do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631, dla której zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Projekt ten nie przewiduje dwóch oddzielnych pasów do skrętu w lewo i w prawo na ul. Powstańców a GDDKiA jest zarządcą tylko części dróg (kategorii krajowych) w związku z czym nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego oraz wszystkich połączeń drogowych w rejonie. Przebudowa innych dróg jest realizowana przez GDDKiA tylko w zakresie wynikającym z możliwości ich połączenia z drogą ekspresową lub w zakresie niezbędnej przebudowy z uwagi na kolizję danej drogi z przebiegiem drogi ekspresowej. Rozwiązania projektowe WOW nie uzasadniają wnioskowanej zmiany. Wniosek ten powinien być skierowany do MZDW.

Ad. 2c) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. W ramach projektu dotyczącego budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy jednostka projektowa nawiązuje bezpośrednio do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631, dla której zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Projekt ten nie przewiduje lewoskrętu z DW 631 w ul. Powstańców a GDDKiA jest zarządcą tylko części dróg (kategorii krajowych) w związku z czym nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego oraz wszystkich połączeń drogowych w rejonie. Przebudowa innych dróg jest realizowana przez GDDKiA tylko w zakresie wynikającym z możliwości ich połączenia z drogą ekspresową lub w zakresie niezbędnej przebudowy z uwagi na kolizję danej drogi z przebiegiem drogi ekspresowej. Rozwiązania projektowe WOW nie uzasadniają wnioskowanej zmiany. Wniosek ten powinien być skierowany do MZDW.

Ad. 2d) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. W ramach projektu dotyczącego budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy jednostka projektowa nawiązuje bezpośrednio do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631, dla której zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Projekt ten nie przewiduje budowy chodnika i ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Powstańców a GDDKiA jest zarządcą tylko części dróg (kategorii krajowych) w związku z czym nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego oraz wszystkich połączeń drogowych w rejonie. Przebudowa innych dróg jest realizowana przez GDDKiA tylko w zakresie wynikającym z możliwości ich połączenia z drogą ekspresową lub w zakresie niezbędnej przebudowy z uwagi na kolizję danej drogi z przebiegiem drogi ekspresowej. Rozwiązania projektowe WOW nie uzasadniają wnioskowanej zmiany na tym etapie opracowań projektowych. Wniosek ten powinien być skierowany do MZDW.

Ad. 2e) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. W ramach projektu dotyczącego budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy jednostka projektowa nawiązuje bezpośrednio do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631, dla której zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Projekt ten nie przewiduje przejścia dla pieszych oraz przejazdów rowerowych na wszystkich wlotach ul. Szwoleżerów a GDDKiA jest zarządcą tylko części dróg (kategorii krajowych) w związku z czym nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego oraz wszystkich połączeń drogowych w rejonie. Przebudowa innych dróg jest

realizowana przez GDDKiA tylko w zakresie wynikającym z możliwości ich połączenia z drogą ekspresową lub w zakresie niezbędnej przebudowy z uwagi na kolizję danej drogi z przebiegiem drogi ekspresowej. Rozwiązania projektowe WOW nie uzasadniają wnioskowanej zmiany na tym etapie opracowań projektowych. Wniosek ten powinien być skierowany do MZDW.

Ad. 2f) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie** dla wariantu zielonego przebiegu trasy WOW i **negatywnie** dla wariantu czerwonego. W wariacie czerwonym z uwagi na lokalizację pasów wyłączenia na łącznicę włączenie ul. Bankowej w ciąg DW 631 możliwe jest dopiero przy ul. Powstańców.

Ad. 3a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. W ramach projektu dotyczącego budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy jednostka projektowa nawiązuje bezpośrednio do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631 wraz ze skrzyżowaniem z 634, dla której zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Projekt ten przewiduje lokalizację ścieżki rowerowej po południowej stronie drogi 634 i do takiego jej przebiegu projekt trasy WOW się dowiązuje. Skrzyżowanie DW 634 oraz łącznic węzła wyposażone będzie w sygnalizację świetlną, co wpłynie korzystnie na warunki bezpieczeństwa ruchu zarówno w odniesieniu do rowerzystów jak i innych uczestników ruchu. Przeniesienie ścieżki rowerowej na stronę północną DW 634 wiązałoby się dodatkowo z ingerencją w obszar Natura 2000 Strzebla Błotna zlokalizowany po północno-wschodniej stronie skrzyżowania DW 631 i DW 634. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Ad. 3b) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Ustalenia z zarządcą dróg wojewódzkich dotyczą konieczność dostosowania rozwiązania węzła do istniejącego przekroju drogi nr 634. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w najbliższej perspektywie nie zamierza realizować przebudowy przedmiotowej drogi do przekroju dwujezdniowego. Proponowane rozwiązanie zakładające wykształtowanie na jednoprzestrzennej drodze pełnego węzła typu WA (pas wyłączeń do wydzielonej relacji bezkolizyjnej - tunel) nie znajduje uzasadnienia technicznego, zwłaszcza, że wykonane wstępne obliczenia przepustowości skrzyżowań wskazują na dobre warunki i wysoką swobodę ruchu. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Ad. 3c) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Ustalenia z zarządcą dróg wojewódzkich dotyczą konieczność dostosowania rozwiązania węzła do istniejącego przekroju drogi nr 634. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w najbliższej perspektywie nie zamierza realizować przebudowy przedmiotowej drogi do przekroju dwujezdniowego. Proponowane rozwiązanie zakładające wykształtowanie na jednoprzestrzennej drodze pełnego węzła typu WA (pas włączenia do wydzielonej relacji bezkolizyjnej w prawo) nie znajduje uzasadnienia technicznego, zwłaszcza, że wykonane wstępne obliczenia przepustowości skrzyżowań wskazują na dobre warunki i wysoką swobodę ruchu. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Ad. 4a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Z uwagi na duże natężenie ruchu na relacji DW-631 – WOW i w kierunku przeciwnym zaproponowano bezkolizyjne wyłączenie tych relacji i przeprowadzenie poza obszarem skrzyżowania DW 631 z DW 634. Dodatkowo łącznice przenoszące tak duże natężenia ruchu powinny posiadać łagodne parametry techniczne, czego nie zapewnia łącznica nr 5 – pętla. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Ad. 4b) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Natężenie ruchu na relacji WOW-DW 634 w kierunku Warszawy nie uzasadnia stosowania łącznicy bezpośredniej. Dodatkowo jej przeprowadzenie wiązałoby się z koniecznością ingerowania w obszar Natura 2000 Strzebla Błotna zlokalizowany po północno-wschodniej stronie skrzyżowania DW 631 i DW 634. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
5	5	<p>1. W związku z planowaną inwestycją GDDKiA, budową Wschodniej Obwodnicy Warszawy Trasy S-17, przebudowami drogi 631, oraz wydłużeniem ulicy Kolejowej w Ząbkach, tak by równoległe do torów kolejowych dochodziła i łączyła się z drogą 631, wniosek o uwzględnienie podczas projektowania tej lokalnej drogi dojazdowej (ul. Kolejowej) zabytkowego przepustu wodnego z 1914 roku, znajdującego się w nasypie boczniczy kolei wąskotorowej, tzw. „linii wojennej Struga-Wawer”, zlokalizowanej w pobliżu przejazdu kolejowego / przecięcia Linii Kolejowej Warszawa-Wileńska - Białystok z drogą 631, i takie zaplanowanie przebiegu ulicy Kolejowej, oraz ewentualnych innych obiektów i budowli związanych z budową Trasy S-17 i drogą 631, aby ominęły przepust - zabytek inżynierii wojskowej i kolejowej z okresu zaborów i pozostawienie go w stanie nienaruszonym. (w załączeniu wniosek do Burmistrza Ząbek oraz zdjęcia i mapy)</p> <p>2. Wniosek o podjęcie wszelkich możliwych działań interwencyjnych w celu zachowania tego przepustu został już złożony dnia 1 lutego, podczas Sesji Rady Miasta, na ręce Burmistrza Miasta Ząbki (kopia załączona do wniosku).</p> <p>3. Obecnie przepust wodny nie jest jeszcze uwzględniony ani w Rejestrze, ani w Ewidencji Konserwatora Zabytków, jednak we współpracy z Urzędem Miasta Ząbki, Wnioskodawca planuje dokonać odpowiedniego zgłoszenia, w celu wciągnięcia go pod opiekę Konserwatora Zabytków, oraz uzyskania środków na jego konserwację.</p> <p>4. W załączeniu Wnioskodawca przedstawia także mapkę z orientacyjną lokalizacją przepustu, aktualne zdjęcia obiektu, w tym widok z przejazdu kolejowego, oraz niewiążącą propozycję alternatywnego poprowadzenia ulicy Kolejowej.</p>

Ad. 1, 2, 3, 4 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. W materiałach przygotowanych przez biuro projektowe tj. Raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko oraz materiałach graficznych stanowiących załącznik do raportu będzie informacja dotycząca lokalizacji zabytkowego przepustu. Z uwagi na skalę i dokładność materiałów stanowiących załącznik graficzny do STES deklarujemy, że informacja dot. przepustu będzie przekazana w opracowaniu, jako wytyczna do uwzględnienia na kolejnym, bardziej szczegółowym etapie opracowań projektowych.

8.4. Warszawa – Wesola – wnioski indywidualne

Spotkanie informacyjne w Dzielnicy Warszawa-Wesoła wzbudziło stosunkowo najwięcej kontrowersji, było burzliwe, a cała planowana inwestycja spotkała się tu z największym oporem społecznym. Bardzo duże zainteresowanie społeczeństwa wariantami przebiegu wschodniej obwodnicy Warszawy zaowocowało licznie składanymi wnioskami. Łącznie z Dzielnicy Warszawa-Wesoła spłynęło 1681 wniosków.

W znakomitej większości (72%) wnioski z Dzielnicy Warszawa Wesola dotyczyły poprowadzenia Wschodniej Obwodnicy Warszawy poza dzielnicą. Drugą znaczącą pulą były wnioski o odrzucenie z dalszego postępowania wariantu zielonego oraz o wykonanie węzła „Rembertów” po północnej stronie linii kolejowej (22%). Pozostałe wnioski popierały bądź eliminowały konkretne warianty budowy obwodnicy. Nadesłano również kilkanaście propozycji modyfikacji wariantów.

Wnioski przekazywane były następującymi drogami:

- poczta – 818 wniosków,
- dostarczone osobiście na spotkaniu informacyjnym lub jako wnioski zbiorowe – 587 wniosków,
- poczta elektroniczna – 219 wniosków,
- faks – 57 wniosków.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
1	1 - 503	<p>Zmiana przebiegu WOW - poza Wesołą</p> <p>1. Inwestycja przynosi straty mieszkańcom Wesołej w każdym aspekcie życia.</p> <p>2. Nie jest obwodnicą Warszawy, ale trasą przelotową łączącą korytarz transportowy Lizbona-Moskwa o prognozowanym natężeniu 150 000 poj/dobę z olbrzymim udziałem tirów.</p>

		<p>3. Nie jest to droga dla mieszkańców Wesołej, gdyż nie dojadą nią do Centrum Warszawy, lecz do Marek, Zielonki.</p> <p>4. Obwodnica poprowadzona przez Wesołą nieodwracalnie zniszczy dzielnicę, zdrowie ludzi, lasy i mienie.</p> <p>5. GDDKiA uwzględniła swoje koszty inwestycji, a całkowicie pomija koszty, które mieszkańcy poniosą podczas wieloletniej budowy (zniszczenie istniejącej infrastruktury: drogi osiedlowe, wodociągi, gazociągi, linie energetyczne i baza rekreacyjna)</p> <p>6. Na tym etapie projektu możliwe jest zaprojektowanie inwestycji w innej lokalizacji.</p>
--	--	---

Ad. 1 Każda inwestycja infrastrukturalna niesie ze sobą uciążliwości związane na początku z etapem budowy, a następnie z etapem eksploatacji. Biorąc jednak pod uwagę rozwój aglomeracji warszawskiej której częścią jest również dzielnica Wesoła należy jednocześnie rozważyć pozytywne strony budowy drogi szybkiego ruchu. Bez wątpienia należeć do nich będzie zmniejszenie ruchu na Trakcie Brzeskim, który stanowi obecnie główny ciąg komunikacji samochodowej pomiędzy Wesołą a Centrum Warszawy. Ociążona trasa przez samochody jadące z Lublina oraz Terespoła zapewni szybszy dojazd mieszkańców Wesołej do Centrum. Brak trasy szybkiego ruchu zamykającej pierścień obwodnicy Warszawy będzie powodowała dalszy paraliż komunikacyjny nie tylko na tym odcinku, ale też w całej Warszawie. Skutkować to może tym, że kierowcy zatłoczonego Traktu Brzeskiego będą się kierować na lokalne drogi również przechodzące przez Wesołą. Należy przy tym zaznaczyć, że lokalne drogi będą ulegać szybszej degradacji, a brak odpowiednich urządzeń ochrony środowiska będzie powodować zagrożenie dla środowiska. Takie sytuacje będą powodować również zagrożenie zdrowia i życia mieszkańców, gdyż lokalne drogi nie są wygradzone, zatem ryzyko wypadków jest większe. Wzrost ruchu na drogach jest nieunikniony w związku z ekspresowym tempem rozwoju innych miejscowości podwarszawskich i choć Wesoła jest piękną dzielnicą o zabudowie rezydencjalnej i zgodnie z miejscowymi planami w taki w większości typ zabudowy jest przewidywany, to pozostałe miejscowości powiatu mińskiego rozbudowują się również w kierunku zabudowy wielorodzinnej, co gwarantuje w przyszłości zwiększenie ruchu na ciągu komunikacyjnym prowadzącym ze wschodu i południowo-wschodu do Warszawy. Rozbudowa aglomeracji warszawskiej jest nieunikniona, zatem nieunikniona jest też wzrost ruchu na drogach prowadzących do Centrum.

Ad. 2 Według sporządzonych prognoz ruchu dobowe natężenie na trasie w roku 2035 będzie się wahało w zależności od odcinka między 97 190 a 72 700 pojazdów. Wszystkie elementy zarówno infrastruktury technicznej (ilość pasów ruchu, kształt i rodzaj węzłów drogowych) jak również zabezpieczenia ekologiczne zostały zaprojektowane przy uwzględnieniu prognozowanych potoków ruchu. Zestawienie poniżej przedstawia potoki ruchu na odcinku Rembertów -Wesoła oraz Wesoła Zakręt dla roku 2020, czyli dla roku planowanego oddania inwestycji do użytku publicznego oraz dla roku 2035, czyli w 15 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania. Tabele przedstawiają również udział poszczególnych grup samochodów, jakie będą użytkowały ten odcinek oraz rozkład natężenia ruchu na dzień i noc.

ROK 2020		Natężenie ruchu (poj/dobę)			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	48192	37672	3808	6712	
	100,0%	78,2%	7,9%	13,9%	
Wesoła - Zakręt	46080	35728	3696	6656	
	100,0%	77,5%	8,0%	14,4%	
ROK 2020		Natężenie ruchu dzień (poj/16h) 6.00-22.00			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	43979	35073	3416	5490	
Wesoła - Zakręt	42023	33263	3315	5445	
ROK 2020		Natężenie ruchu noc (poj/8h) 22.00-6.00			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	4213	2599	392	1222	
Wesoła - Zakręt	4057	2465	381	1211	

ROK 2035		Natężenie ruchu (poj/dobę)			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	73440	59031	4338	10071	
	100,0%	80,4%	5,9%	13,7%	
Wesoła - Zakręt	72702	58410	4230	10062	
	100,0%	80,3%	5,8%	13,8%	
ROK 2035		Natężenie ruchu dzień (poj/16h) 6.00-22.00			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	67087	54958	3891	8238	
Wesoła - Zakręt	66405	54380	3794	8231	
ROK 2035		Natężenie ruchu noc (poj/8h) 22.00-6.00			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	6353	4073	447	1833	
Wesoła - Zakręt	6297	4030	436	1831	

Ad. 3 Droga ekspresowa jest drogą o wysokiej klasie technicznej oraz ograniczonej dostępności. Jej zadaniem nie jest obsługa terenów przyległych a usprawnienie funkcjonowania transportu w rejonie Warszawy i okolic poprzez zamknięcie od wschodu Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej i odciążenie centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. Nie mniej jednak budowa drogi wpłynie bardzo korzystnie na poprawę warunków ruchu poprzez zmniejszenie natężenia pojazdów na drogach zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie, co będzie skutkowało możliwością szybszego i bezpieczniejszego dotarcia do centrum Warszawy.

Ad. 4 Wytyczenie trasy szybkiego ruchu przez tereny zwartej zabudowy ingeruje znacząco w istniejące zagospodarowanie terenu. Na etapie budowy oprócz pasa przeznaczanego pod budowę drogi, zajętości terenu wymagają bazy sprzętów oraz materiałów budowlanych. Z etapem realizacji inwestycji wiąże się wzmożony ruch samochodów ciężarowych na drogach lokalnych dostarczających materiały do budowy drogi. Po oddaniu trasy do użytku publicznego zajętość terenu będzie się ograniczała do linii rozgraniczających trasę. W ich obrębie zlokalizowane będą jezdnie, nasypy, rowy, zbiorniki, obiekty inżynieryjne, drogi serwisowe, drogi dojazdowe, urządzenia ochrony środowiska. Na obecnym, wczesnym etapie projektowania zakłada się maksymalną, możliwą zajętość terenu w związku z koniecznością zabezpieczenia terenu, jaki należy objąć decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Obecnie analizowany zakres inwestycji na odcinku trasy przebiegającym przez dzielnicę Wesoła wynosi ok. 100 - 120m. W miejscach gdzie planowane są zbiorniki lub na projektowanym węźle pas jest szerszy i wynosi ok 170 m. Ostateczne linie rozgraniczające zostaną ustalone na dalszych etapach projektowych. Projektowane warianty trasy zostały wytyczone w sposób maksymalnie ograniczający ingerencję w mienie mieszkańców, dlatego w większości zostały wytyczone przez tereny leśne. W celu określenia wpływu, jaki na mieszkańców i ich środowisko życia będzie miała projektowana droga opracowywany jest raport o oddziaływaniu na środowisko (O O Ś). Zadaniem dokumentu jest wskazanie potencjalnych zagrożeń i utrudnień, jakie mogą się pojawić zarówno na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji inwestycji. Raport analizuje zagrożenia dla wszystkich analizowanych wariantów. W raporcie wskazane są również środki minimalizujące oddziaływanie drogi w trakcie jej realizacji jak też na etapie eksploatacji. Wytyczne wskazane w raporcie powinny być uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która jest dokumentem a do wniosku o pozwolenie na realizację inwestycji drogowej. Decyzja wraz z jej postanowieniami jest dokumentem, którego zapisy muszą być obligatoryjnie przestrzegane przez wykonawców prac budowlanych, a następnie na etapie eksploatacji przez zarządcę drogi. Wpływ inwestycji na każdy komponent środowiska określany jest przy uwzględnieniu prognozowanych potoków ruchu. Określane są m.in. rozkłady przestrzenno-czasowe stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, wielkości emisji do powietrza, zasięgi hałasu, stężenie zanieczyszczeń wód. Przeanalizowane zostały ponadto dokumentacje i opracowania archiwalne dotyczące wód podziemnych. Na podstawie wszystkich zebranych informacji określono zagrożenia oraz wskazano środki minimalizujące tj. sposoby zabezpieczeń, które należy zrealizować, aby uciążliwości dla mieszkańców były w znacznym stopniu ograniczone.

Ad. 5 Usunięcie wszelkich zniszczeń w zakresie istniejącej infrastruktury drogowej spowodowane robotami budowlanymi dotyczącymi Wschodniej Obwodnicy Warszawy będzie obowiązkiem i kosztem przyszłego

wykonawcy robót budowlanych. Przebudowa infrastruktury technicznej i rekreacyjnej kolidującej z przebiegiem trasy ekspresowej jest obowiązkiem Inwestora i jest zawsze wykonywana na jego koszt.

Ad. 6 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania oś drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówkę.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
2	504 - 792	1. Wniosek o zaplanowanie przebiegu alternatywnego przebiegu WOW - poza granicami Wesołej 2. Sprzeciw wnioskowi wniesionemu przez grupę mieszkańców Rembertowa dotyczącemu przebudowy węzła Rembertów na stronę południową torów kolejowych i pozostawienie węzła w zaproponowanym kształcie tzn. łączącym tylko z ul. Okuniewską, co będzie najmniej uciążliwe dla mieszkańców Wesołej i dla pobliskiego rezerwatu przyrody Natura 2000 "Bagno Jacka".

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 6 do wniosku nr 1.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie *droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta - nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione*. W rejonie Rembertowa jedyną drogą krzyżującą się z drogą ekspresową jest droga wojewódzka nr 637, klasy G (ul. Okuniewska), na której został zaprojektowany węzeł Rembertów (strona północna linii kolejowej). Lokalizacja węzła po stronie południowej wiązałaby się z koniecznością wytworzenia nowego ciągu komunikacyjnego o klasie minimum Z, który musiałby mieć połączenie z siecią dróg istniejących - ul. 1-go Praskiego Pułku lub ul. Niemcewicza. Każde z tych rozwiązań mocno ingeruje w zabudowę mieszkaniową osiedla Grzybowa i Wola Grzybowska. Dodatkowym argumentem przemawiającym za rozbudową węzła tylko od strony północnej jest oddalenie łącznic węzła a co za tym idzie minimalizacja negatywnego oddziaływania drogi ekspresowej na ww. osiedla. Niemniej jednak na tym etapie opracowań projektowych wskazywane są miejsca połączeń drogi ekspresowej z istniejącą siecią drogową i proponowane przykładowe rozwiązania tych połączeń. Szczegółowe projekty węzłów drogowych będą przedmiotem Koncepcji Programowej (wariantowe rozwiązania) oraz w Projekcie Budowlanego (rozwiązanie ostateczne).

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
3	793	1. Wniosek o przedstawienie innych propozycji. Obecne stanowią zagrożenie dla mieszkańców i środowiska. Sprzeciw przebiegowi trasy przez Wesołą.

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do wniosku nr 1 Na obecnym etapie nie ma możliwości ani zasadności powrotu do analizy wariantu przebiegającego przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km, co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną), wydanie decyzji środowiskowej oraz zaawansowany etap prac projektowych dotyczących węzła Zakręt w jego prezentowanym kształcie i lokalizacji. Trasa ekspresowa zostanie zaprojektowana w taki sposób, aby dotrzymane zostały wszystkie dopuszczalne normy środowiska. W celu określenia oddziaływań inwestycji

na środowisko sporządzany jest raport o oddziaływaniu na środowisko, w którym analizowane są wszystkie możliwe zagrożenia związane z budową i eksploatacją trasy. w przypadku wystąpienia przekroczeń opracowane są zabezpieczenia, które ograniczają w znaczący sposób uciążliwość.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
4	794 - 795	<p>1. Sprzeciw wobec planowanego przebiegu WOW w wariantcie zielonym wzdłuż ul. Niemcewiczka.</p> <p>a) Bliska odległość wzdłuż zabudowań jednorodzinnych.</p> <p>b) Bliska odległość do ujęcia, z którego korzysta duża ilość mieszkańców Wesolej.</p> <p>c) Zniszczenie znacznej części obszaru lasu na wydmach.</p> <p>d) Osłabienie funkcji osłony ekologicznej oraz przyrodniczych powiązań przestrzennych, bardzo istotnych ze względów klimatyczno-sanitarnych dla aglomeracji warszawskiej i społeczności lokalnej</p> <p>e) Ze względu na warunki geologiczne nie ma możliwości realizacja przebiegu wariantu w tunelu, więc skutki będą nieodwracalne dla środowiska</p> <p>f) Wariant zielony przyczyni się do degradacji osiedla korzystającego z ujęć zdrowej wody</p>

Ad. 1 Wybór konkretnego przebiegu drogi ekspresowej jest przedmiotem analizy wielokryterialnej. Ostateczny przebieg będzie wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. 1a) W ramach sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko przeprowadzono inwentaryzację zabudowy wzdłuż wszystkich analizowanych wariantów. Wariant zielony, biegnący wzdłuż ul. Niemcewiczka (warianty 3,4,6 i 7) na odcinku trasy od ul. Okuniewskiej do miejsca, gdzie zielony i czerwony łączą się w pobliżu ul. marsz. J. Piłsudskiego, w odległości **230-300** m na wschód od osi jezdni zlokalizowane są 42 budynki jednorodzinne, 1 wielorodzinny oraz ok. 13 budynków niemieszkalnych, w odległości **100 - 300** m na zachód od trasy występuje 141 budynków jednorodzinnych, 5 wielorodzinnych oraz 7 niemieszkalnych. Dla porównania w wariantcie czerwonym (warianty 1,2,5 i 8) na analogicznym odcinku zinwentaryzowano w odległości **0-300** m 107 budynków jednorodzinnych, 5 wielorodzinnych, 23 niemieszkalnych, w odległości **200-300** m zinwentaryzowano 22 jednorodzinne i 7 niemieszkalnych, natomiast w odległości od **90-180** m - 2 jednorodzinne i 5 niemieszkalnych. Przebieg obu wariantów będzie związany z oddziaływaniem na mieszkańców. W przypadku wariantu zielonego będzie to głównie oddziaływanie hałasu, ze względu na konstrukcję drogi, która będzie przebiegała po terenie lub w nasypie, natomiast w przypadku wariantu czerwonego biegnącego w tunelu oddziaływanie będzie miało miejsce na etapie budowy i wynikało będzie głównie z konieczności wyburzenia 11 budynków mieszkalnych, jednorodzinnych oraz 14 budynków niemieszkalnych. Dla wariantu czerwonego również przewidziano budowę ekranów akustycznych.

Przedmiotem Raportu OOS, wykonywanym w celu uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji drogowej, prowadzone są analizy akustyczne, których zadaniem jest ocena wielkości emisji hałasu do środowiska dla rozważanych wariantów realizacji inwestycji oraz - jeśli analiza wykazuje naruszenie obowiązujących standardów akustycznych w środowisku - wskazanie odpowiednich środków kompensujących, minimalizujących lub redukujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, np. poprzez ekrany akustyczne.

Niepewność stosowanych obecnie modeli prognozowania hałasu drogowego jest na tyle mała, że przy realizacji wskazanych w Raporcie OŚ działań przeciwhałasowych, po realizacji inwestycji na pewno nie wystąpią naruszenia obowiązujących obecnie standardów akustycznych w środowisku zewnętrznym.

Przyległe drogi niższych klas oraz linie kolejowe są również przedmiotem analiz w tym Raporcie.

Z analiz wynika, że przekroczenia dopuszczalnych norm są spodziewane na kilku odcinkach. Wszystkie te odcinki zostaną ochronione za pomocą ekranów akustycznych.

Ad. 1b), f) W ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano istniejące dokumentacje archiwalne w tym dokumentacje hydrogeologiczną sporządzoną w 2011 r. oraz inne materiały dot. ujęć wód podziemnych. Odcinek trasy biegnący przez Wesolą można podzielić na 4 obszary charakteryzujące się zróżnicowanymi warunkami hydrogeologicznymi. Obszar obejmujący południowy fragment WOW biegnący przez Groszówkę, Sulejówkę, Starą Miłosną (we wszystkich wariantach trasy) posadowiony jest na wysoczyźnie lodowcowej (wydzielenie hydrogeologiczne nr 8). Jest to obszar występowania 1 – 2 poziomów glin zwałowych do głębokości 15 – 20 m o zróżnicowanej miąższości do ok. 6 – 10 metrów łącznie. Główny użytkowy poziom wód podziemnych, z którego ujmowane są wody w ujęciach w Wesolej oraz w Sulejówku

zalega pod glinami, do głębokości ponad 40 m. Powyżej pojawia się nieciągły poziom wodonośny nadglinowy lub w przewarstwieniach międzyglinowych, który nie ma kontaktu hydraulicznego z poziomem głównym. W rejonie Groszówki i Sulejówka nad poziomem głównym znajdują się niemal zawsze 2 poziomy płytsze (międzyglinowy i nadglinowy), na ogół zawodnione. Są to poziomy mało miększe (poziom nadglinowy: 2-8m, poziom międzyglinowy: 0,6 – 9,0 m). Mięszczość glin zwałowych izolujących użytkowy poziom wodonośny rośnie w kierunku Sulejówka i Starej Miłosnej, do ponad 15 m.

W strefie wzgórz wydmowych pomiędzy Wesołą i Starą Miłosną a Sulejówkiem (o wysokości względnej przekraczającej 20 m) głębokość poziomów wodonośnych odpowiednio się zwiększa. Część studni ujęcia w Sulejówku położonych w większej odległości od projektowanej drogi, w odległości ok. 1 km, w rejonie al. Marszałka Piłsudskiego, wykazuje zmniejszanie się mięszczości warstwy glin zwałowych, izolujących poziom użytkowy (**obwodnica nie stwarza zagrożenia ze względu na kierunek przepływu wód pierwszego i użytkowego poziomów wodonośnych od ujęcia w kierunku zachodnim, w stronę drogi**).

Opierając się na informacjach zawartych w dokumentacjach archiwalnych, opiniach i analizach hydrogeologicznych sporządzanych dla ujęcia w Sulejówku na rysunek poniżej wrysowano lokalizację wariantów na tle warunków hydrogeologicznych. Przedstawiono tu lokalizację ujęć wód podziemnych, strefy ochronne ujęć jeśli są obowiązujące, zachodni kierunek spływu wód podziemnych, zasięgi spływu wód do ujęcia², zasięg okna hydrogeologicznego występującego na wschód od ujęcia w Sulejówku, lokalizację działki przeznaczonej pod rozbudowę ujęcia w Sulejówku. Z przedstawionych danych wynika, że:

- żaden z wariantów nie przecina strefy ochronnej ujęcia.
- ze względu na lokalizację trasy na odpływie z ujęcia (spływ wód w kierunku zachodnim), ujęcie w Wesołej przy 1 Praskiego Pułku oraz ujęcie w Sulejówku jest w małym stopniu zagrożone zanieczyszczeniami pochodzącymi z drogi
- stwierdzony na wschód od ujęcia brak izolacji pierwszego użytkowego poziomu wodonośnego, a przy tym brak skanalizowanych osiedli stanowi szczególne zagrożenie dla ujęcia. Wody opadowe wraz z zanieczyszczeniami z powierzchni gruntu infiltrują bezpośrednio do warstwy wodonośnej i przemieszczają się zgodnie ze stwierdzonym spływem w kierunku zachodnim do ujęcia.
- wariant zielony przebiega na granicy obszaru spływu wód do ujęcia zgodnie z opracowaniem "Uzupełnienia do dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku w części dotyczącej projektu ustanowienia strefy ochronnej" (studnie podstawowe St.4 i St. 5, Polgeol, IX. 2004.- czyli dotyczy obecnie eksploatowanych ujęć
- wariant zielony zajmuje w ok. 32% (tj.2,16 ha) działki przeznaczonej na rozbudowę ujęcia wód.
- Zgodnie z opracowaniem " Dokumentacja hydrogeologiczna ustalająca zasoby eksploatacyjne miejskiego ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku wraz z projektem geologicznym strefy ochronnej ujęcia" (studnie podstawowe St. 3 i St.4,-Dokumentacja zatwierdzona decyzją Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie nr 69/96 z dnia 15.05.1996) – oba planowane przebiegi trasy przebiegają przez obszary spływu wód do ujęcia- dotyczy sytuacji, jeśli ujęcie zostanie rozbudowane. W przypadku braku rozbudowy ujęcia obszar spływu wód jest zgodny z opracowaniem Polgeol z 2004 r.

Kwestia rozbudowy ujęcia w Sulejówku w kierunku zachodnim została poruszona m.in. w dwóch opracowaniach:

- W oparciu o „Analizę hydrogeologiczną dotyczącą możliwości rozbudowy ujęcia komunalnego w Sulejówku w kierunku zachodnim” wykonaną przez Geosystem Wiesław Opęchowski w 2005 r, teren działki nr ew. 48 z obr. 38 kwalifikuje się jako rejon rozbudowy komunalnego ujęcia wód podziemnych dla potrzeb zaopatrzenia w wodę miasta Sulejówek. Zgodnie z informacjami pozyskanymi z Urzędu Miasta (pismo znak: IZP. 7013.8.2013 z dnia 25.02.2013) własność tej działki została uregulowana na rzecz Miasta z przeznaczeniem dla ujęć wody dla Sulejówka. Miasto w tym obszarze nie posiada innej nieruchomości, która mogłaby być przeznaczona na ten cel.
- W ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania przeanalizowano również „Opinię hydrogeologiczną o możliwości budowy ujęcia wód podziemnych dla alternatywnego zaopatrzenia miasta Sulejówek w wodę” sporządzoną przez POLGEOLOG w 2004 r. na zlecenie Urzędu Miasta Sulejówek. W opinii tej autorzy wskazują m.in. zasięg występowania okna hydrogeologicznego występującego na wschód od ujęcia, zagrożenia dla ujęcia wynikające głównie z niewystarczająco rozwiniętej sieci kanalizacyjnej na terenie Sulejówka

² Zasięg wrysowano na podstawie "Uzupełnienia do dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku w części dotyczącej projektu ustanowienia strefy ochronnej" (studnie podstawowe St.4 i St. 5, Polgeol, IX. 2004.

oraz w związku z istniejącymi zagrożeniami wskazują na konieczność budowy alternatywnych miejsc poboru wody do celów komunalnych. W Opinii zaproponowano dwa rejon lokalizacji nowego ujęcia w celu alternatywnego zaopatrzenia miasta w wodę: 1) rejon w północnej części Sulejówka- leśny teren poligonu wojskowego , 2) rejon w części południowej – Stara Żurawka. Należy zaznaczyć, że w Programie Ochrony Środowiska dla miasta Sulejówek na lata 2006-2012 sporządzonym w 2006 roku w rozdziale dotyczącym poboru wód powołano się na opinię POLGEOLU z 2004 r. i stwierdzono, że *”istniejące ujęcia wodne na terenie Szkopówki są wykorzystywane w 60% i docelowo powinny wystarczyć do zaspokojenia potrzeb zaopatrzenia w wodę pitną”* Biorąc pod uwagę przyszłe przyłączenie osiedla pl. Czarnieckiego do wodociągu miejskiego oraz dalszy rozwój miasta wytypowano miejsca alternatywnego poboru wód określonych w opinii POLGEOL. Zgodnie z POS ujęcia te nie byłyby konkurencją dla obecnych ujęć, ponieważ znalazłyby się poza oknem hydrogeologicznym i obszarem spływu wód do obecnego ujęcia. Na poniższym rysunku przedstawiono dane zebrane z pozyskanych dokumentacji i informacji

W pobliżu proponowanych wariantów w Wesolej oraz w Starej Miłosnej znajduje się kilkanaście studni ujmujących wody podziemne użytkowego poziomu. Część z nich nie jest już eksploatowana, ze względu na podłączenie do wodociągu. Ze względu na izolację użytkowego poziomu wodonośnego, projektowana droga nie stwarza dodatkowego zagrożenia dla wód podziemnych.

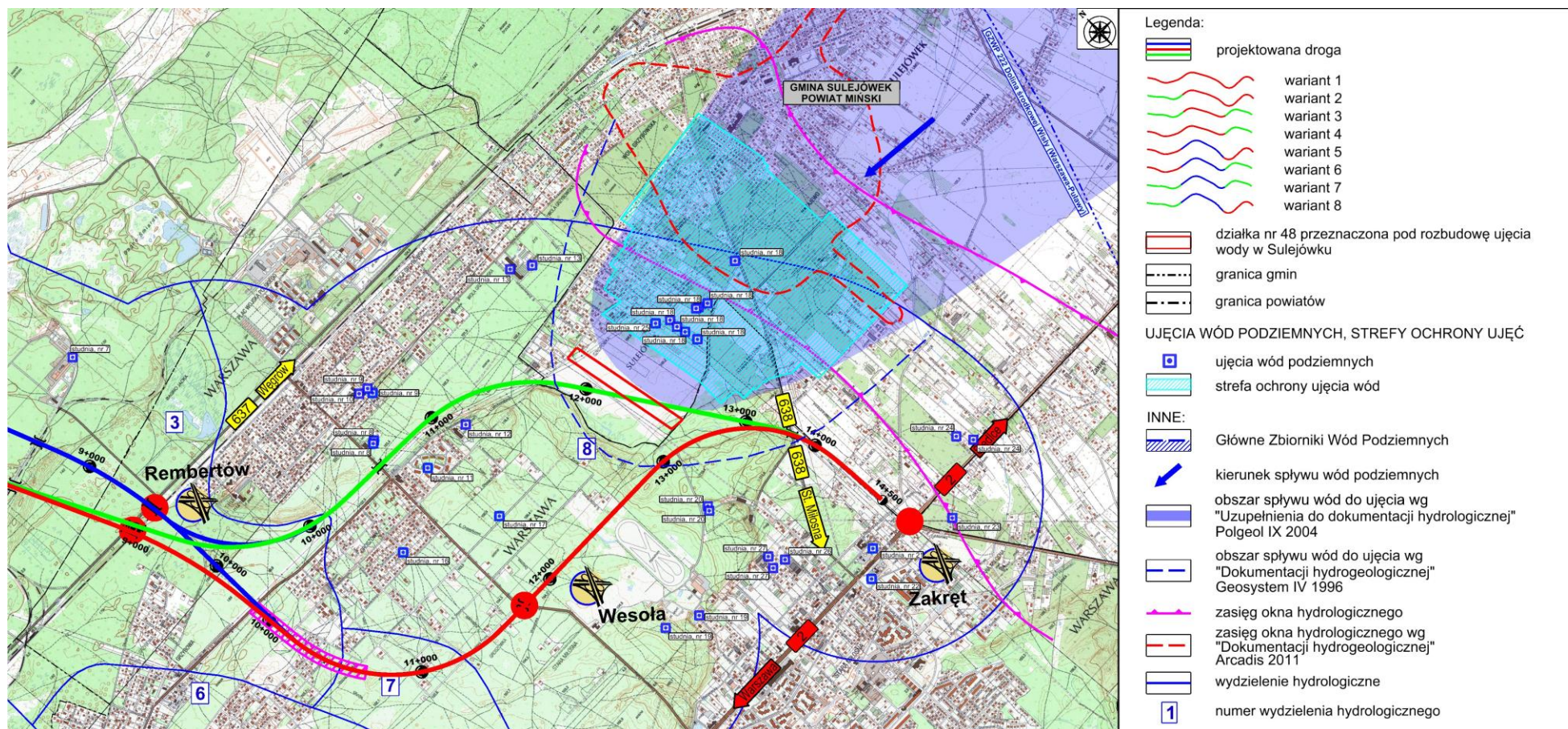
Poprowadzenia trasy po nasypie oraz w poziomie terenu wzdłuż wariantu zielonego minimalizuje zmianę stosunków wodnych na tym terenie.

W ramach opracowania raportu OOŚ określono zagrożenia dla poszczególnych ujęć wód na terenie Wesolej jak też wskazano w jaki sposób te zagrożenia zostaną zminimalizowane:

- Ujęcie wodociągu **Wesoła przy ul 1 Praskiego Pułku 31 zlokalizowane w odległości ok 130 m od osi drogi** w wariantach 3, 4, 6, 7). Ujęcie charakteryzuje się średnią izolacją użytkowego poziomu wodonośnego. Projektowana była strefa ochronna ujęcia, nie została jednak ustanowiona. Wyznaczono obszar ograniczony izochroną 25 lat dopływu wody do ujęcia, który droga przecina na odcinku km 10,550 – 11,150. Czas potencjalnego dopływu zanieczyszczeń z powierzchni terenu wynosi poniżej 25 lat, co stwarza potencjalne zagrożenie dla ujęcia, dlatego na tym odcinku trasy w projekcie zaproponowano zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza zagrożony obszar. Na tym odcinku wykluczono również budowę infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.
- Ujęcie dla **Oddziału Rehabilitacji Neurologicznej Centralnego Szpitala Klinicznego MSWiA** przy ul Niemcewicza 82 w Wesolej zlokalizowane w odległości ok 150 m od osi drogi w wariantach 3, 4, 6, 7. Średnia izolacja użytkowego poziomu wodonośnego wskazuje na istnienie potencjalnego zagrożenia dla ujęcia. na tym odcinku trasy w projekcie zaproponowano zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza odcinek ok. km 11,000 – 11,650. Na tym odcinku wykluczono również budowę infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.
- Ujęcie dla **Sulejówka** charakteryzuje się występowaniem średniej izolacji użytkowego poziomu wodonośnego. Naturalny kierunek wód skierowany jest od ujęcia do drogi, co minimalizuje oddziaływanie. Droga przebiega poza obszarem ustanowionej strefy ochronnej (ochrony pośredniej). Jednak przy eksploatacji ujęcia z maksymalną dopuszczalną wydajnością zmiana naturalnego reżimu hydrogeologicznego powoduje, że droga znajduje się w obszarze oddziaływania ujęcia w granicy obszaru spływu wód do ujęcia liczonego dla maksymalnego poboru wód podziemnych zgodnego z pozwoleniem wodno prawnym. Wg dokumentacji tego ujęcia żaden z wariantów trasy nie wchodzi natomiast w obszar ograniczony izochroną 25 lat dopływu wód do ujęcia. Warianty trasy 3, 4, 6, 7 przecinają obszar spływu wód do ujęcia na odcinku km 11,850 – 13,400, natomiast warianty 1, 2, 5, 8 przecinają obszar spływu wód do ujęcia na odcinku km 13,000 – 14,000. Na tych odcinkach trasy w projekcie zaproponowano zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza zagrożony obszar. Na tym odcinku wykluczono również budowę infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.

Obszarem w Wesolej o innych warunkach hydrogeologicznych jest obszar osiedla Zielona (**wydziałenie hydrogeologiczne nr 6 na rysunku 8-1**), gdzie na głębokości 5 – 8 m występuje warstwa ilów, glin o miąższości 4 – 6 m, poniżej występuje poziom użytkowy o zwierciadle napiętym do głębokości ponad 40 m. W piaskach przypowierzchniowych leżących powyżej osadów słabo przepuszczalnych brak wody lub niewielka ilość być może okresowa (nie ma podmokłości). W przypadku wariantów 1, 2, 5, 8 i budowy tunelu z zastosowaniem głębokich odwodnień, obszar może być zagrożony obniżeniem zwierciadła wody i zanieczyszczeniem w trakcie wykonywania tunelu (zanieczyszczenia z wykopu mogą przedostawać się bezpośrednio do warstwy wodonośnej. Potencjalne, rozłożone w czasie zagrożenie dla jakości wody może pojawić się w trakcie eksploatacji drogi w przypadku zanieczyszczenia wód podziemnych w podłożu obwodnicy. W tym przypadku kierunek przepływu wód podziemnych odbywa się od drogi do omawianego obszaru, zatem zagrożenie to jest szczególnie istotne.

- Ujęcie w Wesolej (**ujęcie osiedlowe, Wesola, ul Urocza, studnie 5240873 i 5240877**) w odległości ok. 750 m od projektowanej drogi w wariantach czerwonym (tj. warianty 1, 2, 5, 8). W przypadku tego ujęcia istnieje potencjalne zagrożenie ze względu na kierunek spływu wód i ewentualne obniżenie zwierciadła wody (ograniczenie zasobów) w trakcie odwadniania wykopu pod tunel. Przy innej technologii wiercenia (tarczą) potencjalnie istnieje ryzyko zanieczyszczenia warstwy wodonośnej, co przy naturalnym kierunku spływu wód może zagrażać ujęciu. W przypadku wariantu czerwonego na etapie budowy niezbędne jest przygotowanie dokumentacji hydrogeologicznej określającej warunki hydrogeologiczne w celu wykonania odwodnienia budowlanego. W dokumentacji należy określić zasięg odwodnienia i wykonać szczegółową inwentaryzację ujęć wód podziemnych w zasięgu oddziaływania. W przypadku obniżenia zwierciadła wody mającego wpływ na eksploatację ujęć, na czas budowy należy przewidzieć alternatywne źródła zaopatrzenia w wodę (ponieważ jest to teren zwodociągowany, nie powinno to stanowić istotnego przeciwwskazania dla takiego rozwiązania). W zależności od konstrukcji tunelu i głębokości jego posadowienia należy również przeprowadzić szczegółowe rozpoznanie głębokości występowania spągu warstwy wodonośnej i ewentualnie zastosować system drenażu, by po zakończeniu budowy i wyłączeniu odwodnienia tunel nie stanowił bariery dla przepływu wód podziemnych w kierunku zachodnim. Przy zapewnieniu utrzymania przepływu wody, nie przewiduje się istotnych zagrożeń dla wód podziemnych na etapie eksploatacji drogi. W trakcie eksploatacji drogi odprowadzenie wód opadowych i roztopowych powinno odbywać się systemami szczelnymi. Ze względu na brak izolacji jest to obszar bardzo zagrożony migracją zanieczyszczeń z powierzchni terenu (czas przepływu poniżej 2 lat).



Rysunek 8-2 Zarys uwarunkowań hydrogeologicznych występujących na odcinku Rembertów-Zakręt.

Rozwiązanie projektowe w pobliżu ujęć jak też na większości planowanej trasy niezależnie od analizowanych wariantów zakładają budowę szczelnego systemu odwodnienia. System odwodnienia projektowanej drogi ekspresowej S17 został oparty na następujących elementach odprowadzenia wód opadowych i roztopowych:

- system rowów drogowych (uszczelnionych),
- kanalizację deszczową,
- zbiorniki retencyjne (uszczelnione) wraz z wylotami
- odbiorniki wód opadowych,

System odwodnienia ma na celu odprowadzenie z projektowanego układu dróg wód opadowych i roztopowych poprzez ujęcie ich za pomocą wpustów deszczowych i skierowanie do kanalizacji deszczowej oraz uszczelnionych rowów drogowych. Wody zbierane za pomocą rowów przydrożnych i kanalizacji deszczowej wprowadzane są do zbiorników retencyjnych. Zadaniem zbiorników jest ograniczenie odpływu wód drogowych do cieków, ponad to długi czas przetrzymania ścieków w zbiornikach pozwala na ich mechaniczne oczyszczenie z zawiesiny ogólnej. Wody deszczowe i roztopowe zebrane w zbiornikach retencyjnych zostaną odprowadzone do naturalnych odbiorników (cieków i rowów melioracyjnych) lub do kanalizacji deszczowej. W celu zabezpieczenia odbiorników, szczególnie naturalnych, przed zrzutem zanieczyszczeń ropopochodnych pojawiających się w systemie odwodnienia w wyniku awarii lub katastrof ekologicznych należy na odcinku odprowadzającym zamontować separatory koalescencyjne.

Proponowane w dokumentacji rozwiązanie odwodnienia pasa drogowego nie narusza stosunków wodnych panujących w otoczeniu obwodnicy, bowiem, zwiększenie spływu wód z drogi spowodowane uszczelnieniem powierzchni będzie rekompensowane przez przetrzymanie wód w zbiornikach.

Zbiorniki przyjmują wody drogowe spływające z pasa drogowego i mają za zadanie:

- złagodzenie fali spływu przed odprowadzeniem do odbiornika,
- podczyszczenie wód drogowych.

Pojemność użytkową zbiorników obliczono na przyjęcie całej objętości deszczu nawalnego o czasie trwania 120min, a odprowadzenie zgromadzonych w nich wód nastąpi w czasie nie dłuższym niż 72 godz. Wynikający z tego czas przetrzymania wód gwarantuje bardzo wysoką skuteczność mechanicznego oczyszczenia z zawiesin łatwo opadających oraz lekkich substancji wypływających na powierzchnię; pozwoli to spełnić wymagania Rozporządzenia [2] odnośnie wprowadzania ścieków opadowych do wód powierzchniowych i do ziemi.

Zgodnie z opracowaniem hydrogeologicznym na całej długości trasy, niezależnie od wariantu przebiegu, istnieją niekorzystne warunki hydrogeologiczne związane z płytko występującą wodą gruntową oraz słabą izolacją głównych poziomów wodonośnych dlatego wszystkie zbiorniki terenowe powinny zostać uszczelnione. Uszczelnienie powinno skutecznie zabezpieczać przed możliwością migracji ścieków deszczowych do gruntów przyległych.

Na zespół wylotowy ze zbiorników składają się:

- budowle wlotowe wyposażone w kraty rzadkie i zastawki ręczne,
- główny przewód odprowadzający,
- regulator odpływu, pompownia wód deszczowych,
- separator (na odprowadzeniu do cieków i rowów melioracyjnych),

Na wlocie do zespołu odpływowego przewidziano kraty rzadkie i zastawki ręczne do regulacji odpływu lub zatrzymania ścieków w przypadku awarii i rozlewu substancji niebezpiecznych na drodze. Dodatkowo w celu ochrony odbiorników przed zanieczyszczeniem spływającym z pasa drogowego w wyniku awarii na odpływie zostały zainstalowane separatory substancji ropopochodnych.

W celu zminimalizowania zagrożenia związanego ze zmianą stosunków wód na tym terenie, biorąc pod uwagę zmienne warunki izolacji terenu dla wariantu zielonego proponuje się poprowadzenie trasy po terenie lub w nasypie. Zachowanie zasady ostrożności w tym przypadku jest uzasadnione. Takie rozwiązanie w najmniejszym stopniu narusza środowisko gruntowo-wodne tego terenu.

Ad. 1c), d) Maksymalny przewidywany pas pod budowę drogi na odcinku przebiegającym przez las oraz wydmy wynosi od ok 120 m szerokości na zachód od ul. 1 Praskiego Pułku do 90 m szerokości na wschód od ul. 1 Praskiego Pułku. Biorąc pod uwagę szerokość pasa zalesionego wahająca się od 500 m w pobliżu osiedla Grzybowa do 350 m na pozostałym odcinku należy wnioskować, że trasa zajmie ok 1/3 lub mniej istniejącego pasa leśnego. Pozostała część lasu będzie użytkowana w sposób dotychczasowy. Powstanie nowy obiekt infrastrukturalny, który zaburzy dotychczasowy układ przestrzenny i krajobraz..

Ad. 1e) Każda inwestycja wywołuje nieodwracalne skutki w środowisku, które wiążą się przede wszystkim z zajętością terenu oraz naruszeniem istniejącego ładu przestrzennego. Eksploatacja trasy spowoduje emisje do środowiska zarówno hałasu oraz substancji pyłowych. Aby zminimalizować uciążliwości oraz dotrzymać norm w zakresie stanu środowiska w raporcie OOS proponuje się prowadzenie zabezpieczeń i środków ochrony przed hałasem, zanieczyszczeniami wód zanieczyszczaniem powietrza.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
5	796	1. Sprzeciw wobec planowanego przebiegu WOW w wariantcie zielonym wzdłuż ul. Niemcewicza. a) Wariant przechodzi przez tereny zielone między dwoma zwartymi terenami zabudowy. b) Bliska odległość do ujęcia, z którego korzysta duża ilość mieszkańców Wesolej. c) Wariant zagraża zdrowiu mieszkańców skazanych na uciążliwości z powodu otaczających ich z dwóch stron fragmentów obwodnicy, linii kolejowej oraz drogi 637, co jest niezgodne z prawem oraz dokumentami określającymi strategię rozwoju i zagospodarowania.

Ad. 1 Stanowisko zostało ujęte w statystyce wniosków.

Ad. 1a) W związku z bliską zabudową przeprowadzono analizy rozprzestrzeniania się hałasu. Z analiz wynika, że na niektórych odcinkach będą przekroczenia dopuszczalnych norm, zatem wszystkie te odcinki zostaną ochronione za pomocą ekranów akustycznych. Należy zaznaczyć, że niezależnie od zastosowanych ekranów zarządca drogi ma w obowiązku co 5 lat prowadzić pomiary hałasu i w zależności od wyników utrzymywać w środowisku dopuszczalne normy w zakresie hałasu. Jeśli normy te nie będą dotrzymywane Zarządca ma obowiązek zastosować takie rozwiązania, które zapewnią maksymalną ochronę mieszkańców.

Biorąc pod uwagę szerokość pasa zalesionego wahająca się od 500 m w pobliżu osiedla Grzybowa do 350m na pozostałym odcinku wzdłuż ul Niemcewicza, należy wnioskować, że trasa zajmie ok 1/3 lub mniej istniejącego pasa leśnego. Wariant przecinający pas leśny został wybrany, jako wariant optymalny pozwalający ograniczyć wyburzenia domów do minimum.

Ad. 1b) Poprowadzenia trasy po nasypie oraz w poziomie terenu wzdłuż wariantu zielonego minimalizuje zmianę stosunków wodnych na tym terenie. Ujęcie wodociągu Wesole przy ul 1 Praskiego Pułku 31 zlokalizowane w odległości ok 130 m od osi drogi w wariantach 3, 4, 6, 7). Ujęcie charakteryzuje się średnią izolacją użytkowego poziomu wodonośnego. Projektowana była strefa ochronna ujęcia, nie została jednak ustanowiona. Wyznaczono obszar ograniczony izochroną 25 lat dopływu wody do ujęcia, który droga przecina na odcinku km 10,550 – 11,150. Czas potencjalnego dopływu zanieczyszczeń z powierzchni terenu wynosi poniżej 25 lat, co stwarza potencjalne zagrożenie dla ujęcia, dlatego na tym odcinku trasy w projekcie zaproponowano zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza zagrożony obszar. Na tym odcinku wykluczono również budowę infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.

Ad. 1c) Przebieg według wariantu zielonego na terenie przejścia przez dzielnicę Wesole oraz miasto Sulejówek nie jest przewidziany w MPZP, niemniej jednak zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Co za tym idzie brak korytarza pod projektowaną trasę w dokumentach planistycznych dzielnicy, miasta czy województwa nie stanowi okoliczności wykluczających proponowany przebieg. Budowa trasy WOW w każdym z prezentowanych wariantów niewątpliwie wpłynie na obszary położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie, projekt przewiduje jednak niezbędne środki minimalizujące negatywne oddziaływanie inwestycji w zakresie zarówno społecznym (m.in. ekrany akustyczne, szczelny system odwodnienia) jak i przyrodniczym (przejścia dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe)

W ramach raportu OOS wykonywanym w celu uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji drogowej, prowadzone są bowiem analizy akustyczne, których zadaniem jest ocena wielkości emisji hałasu do środowiska dla rozważanych wariantów realizacji inwestycji oraz - jeśli analiza wykazuje naruszenie obowiązujących standardów akustycznych w środowisku - wskazanie

odpowiednich środków kompensujących, minimalizujących lub redukujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, np. poprzez ekrany akustyczne.

Niepewność stosowanych obecnie modeli prognozowania hałasu drogowego jest na tyle mała, że przy realizacji wskazanych w tym Raporcie OŚ działań przeciwhałasowych, po realizacji inwestycji na pewno nie wystąpią naruszenia obowiązujących obecnie standardów akustycznych w środowisku zewnętrznym.

Przyległe drogi niższych klas oraz linie kolejowe są również przedmiotem analiz w tym Raporcie.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
6	797 - 798	1. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego Wesołą. 2. Usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego. 3. Węzeł Rembertów powinien znajdować się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa.

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 6 do wniosku nr 1.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wariant zielony jest wariantem alternatywnym i równoważnym dla proponowanego wariantu czerwonego przebiegu WOW. Wybór konkretnego przebiegu drogi ekspresowej jest przedmiotem analizy wielokryterialnej. Ostateczny przebieg będzie wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi do pkt 2 wniosku nr 2.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
7	799 - 857	1. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego Wesołą spełniającego zakładane cele inwestycyjne (drogowe, środowiskowe, społeczne). a) Koncepcje drogi ekspresowej przez Wesołą są od 25 lat oprotestowywane przez mieszkańców, powstawały różne rozwiązania. b) GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Głos mieszkańców jest ignorowany przez Inwestora. c) Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniem środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy. 2. Usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego a) Był odrzucony w poprzednim postępowaniu 2005-2008 przez wszystkie instytucje: - sanepid - ministra środowiska - wojewodę - Radę Warszawy - GDDKiA. b) Został oprotestowany przez mieszkańców. c) Zagroza ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych. d) rozcina centrum dzielnicy nasypem, bardzo utrudniając komunikację między Groszówką a Wesołą Centrum. e) Zamyka mieszkańców na obszarze pomiędzy linią kolejową (która ma być rozbudowana), a drogą 637(północ) ora z dwóch stron obwodnicą (zachód i południe) potęgując hałas i zanieczyszczenia. f) Niszczy las, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesolej centrum. g) Narusza prawa nabyte mieszkańców zamieszkałych wzdłuż zielonego wariantu. h) Jest niezgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (plany zagospodarowania, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówka, woj. mazowieckiego). i) Nie obsługuje ruchu lokalnego z powodu braku węzła Wesoła i uniemożliwia korzystanie z obwodnicy mieszkańcom całej dzielnicy. 3. Węzeł Rembertów powinien znajdować się popółnocnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa.

Ad. 1, a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do wniosku nr 1.. Ponadto wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 1a) do wniosku nr 39.

Cenną argumentację w odniesieniu do tego wariantu odnaleźć można także w koreferacie do „Raportu o oddziaływaniu na środowisko...” sporządzonym przez dr Witolda Lenarta w 2007 r.. 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), WI (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.

Ad. 1 b) GDDKiA podczas całego okresu trwania prac projektowych dotyczących ww. tematu wielokrotnie podejmowała kroki mające na celu minimalizację konfliktów społecznych czego potwierdzeniem jest włączenie do opracowania przebiegu trasy WOW wariantu omijającego dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek i prowadzenie jej przez Poligon oraz Halinów. Należy przy tym podkreślić, że analizy wielokryterialne wykazały, że nowy, dłuższy o 9 km wariant jest znacznie gorszym rozwiązaniem zarówno pod względem środowiskowym jak również technicznym i społecznym. Dodatkowo potwierdzeniem, że głos mieszkańców nie jest Inwestorowi obojętny było zwrócenie się przez niego w roku 2011 z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o wygaszenie decyzji środowiskowej na odcinku węzeł Drewnica – węzeł Zakręt między innymi ze względu na konflikty społeczne mieszkańców osiedla Grzybowa oraz rozpoczęcie na tym terenie prac projektowych mających na celu taką korektę trasy, która pozwoli na oddalenie jej przebiegu od zwartej zabudowy osiedla.

Ad. 1 c) Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu, a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły (w zależności od wyboru wariantu przebiegu) zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Sulejówek oraz budowa na koszt Inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do wniosku nr 6.

Ad. 2a), b) W poprzednim postępowaniu Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny zaakceptował warianty zachodnie tj. WIIIA i W1 (obecnie przybliżone do przebiegu czerwonego) ze względu na wymagania sanitarnohigienicznych dotyczące głównie kwestii uciążliwości hałasowej oraz zagrożenia ujęć wód. W postanowieniu wskazał, że wariant obecnie określany jako zielony przechodzi przez tereny zielone między dwoma zwartymi terenami zabudowy mieszkaniowej, z której jedna część jest obecnie narażona na uciążliwości hałasowe linii kolejowej, zatem będzie wpływała w większym stopniu na zdrowia ludzi. W postanowieniu Ministra Środowiska z dnia 06.02.2007r. znak DOOŚ-6d/12958/2007, został uzgodniony wariant przebiegający przez Halinów tzw. wariant samorządowy. Postanowienie to zostało jednakże uchylone postanowieniem Ministra Rozwoju Regionalnego znak: DPI-III-8617-25-KS-PS/07 z dnia 09.07.2007 r., a postępowanie prowadzone przez Ministra Środowiska zostało umorzone. Organem odpowiedzialnym za procedowanie uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji od nowa został na mocy postanowienia Prezesa Rady Ministrów znak: RCL.1606/6/07 z dnia 04.04.2007r. Minister Rozwoju Regionalnego. Postanowienie wyznaczające nowy organ do rozpatrzenia sprawy w zakresie wydania decyzji środowiskowej dla WOW zostało wydane na wniosek Miasta Halinów, które wystąpiło o wyłączenie Ministra Środowiska, jako organu rozpatrującego sprawę, wskazując, że Minister Środowiska może nie być bezstronny, gdyż zamieszkuje na terenie, przez który ma przebiegać obwodnica Warszawy.

Warianty przebiegu trasy analizowane przez Ministra Rozwoju Regionalnego były rozpatrywane, jako równorzędne. W uzasadnieniu Postanowienia uzgadniającego realizację przedsięwzięcia (postanowienie znak: DPI-III-8617-25a-KS-PS/07 Minister przytacza wszystkie przeanalizowane przesłanki merytoryczne w tym; uwarunkowania społeczne, przyrodnicze, planistyczne, ekonomiczne, jakie pojawiły się w toku całego postępowania. Przy wyborze wariantu bierze również pod uwagę ekspertyzy niezależnych ekspertów wypowiadających się nt. analizy wielokryterialnej, jaka została sporządzona dla rozwiązań wariantowych, uzupełniając analizę o wnioskowane przez społeczeństwo kryteria. Z wszystkich analizowanych wariantów szczególnie niekorzystnym pod każdym względem został oceniony wariant biegnący przez Halinów jako wariant, który nie spełnia celów technicznych, ekonomicznych, ani środowiskowych. W uzasadnieniu (str.31) Minister „uznaje za udowodnione, że wariant W2 (wariant zbliżony do obecnie analizowanego wariantu zielonego) i wariant WIIIA (wariant zbliżony do obecnie analizowanego wariantu czerwonego) plasują się najwyżej w punktacji i należy traktować je jako równorzędne pod względem wyników uzyskiwanych podczas analiz wielokryterialnych”. Za argumenty merytoryczne i prawne przemawiające na niekorzyść wariantu W2 Minister uznał następujące:

- 1) Bliskie sąsiedztwo okna hydrogeologicznego w Sulejówku-Szkopówce, które w stosunku do przebiegu obwodnicy w wariantcie W2 jest szczególnie niekorzystne dla ujęcia wód podziemnych. W związku z powyższym realizacja wariantu W2 stanowiłoby zagrożenie dla ujęć wód, co mogłoby naruszyć zasadę ostrożności i mogłoby stanowić naruszenie art. 38ust. 1 Ustawy Prawo Wodne oraz art. 98 ust. 1 Poś dotyczących ochrony wód. Minister wskazał, że do akt sprawy nie zostały przedłożone żadne dane naukowe wskazujące na możliwość przeniesienia ujęć w Sulejówku oraz w Wesolej w inne miejsce. Kolejnym argumentem dot. ujęć przemawiającym przeciwko wariantowi W2 było to, że budowa trasy w tym przebiegu może uniemożliwić rozbudowę ujęć wód podziemnych dla Sulejówka w planowanym kierunku zachodnim.
- 2) W związku z istniejącymi dokumentacjami planistycznymi dla Warszawy i województwa mazowieckiego mieszkańcy Sulejówka mieli prawo oczekiwać przebiegu WOW w wariantcie WIIIA, a w toku prowadzonych konsultacji przedstawiciele PKE Sulejówek dowiedzieli się o planowanym przez inwestora poprowadzeniu drogi w wariantcie W2 dopiero w roku 2005. Wariant WIIIA był natomiast ujęty w planach zagospodarowania przestrzennego Warszawy.

Analizując wszystkie aspekty każdej z lokalizacji przebiegu tras na nowo przeprowadzono analizy hałasowe, oraz analizy dokumentacji hydrogeologicznych i geologicznych. Wskazano też zabezpieczenia jakie należy wprowadzić, aby te uciążliwości zminimalizować. Warianty przebiegu różnią się w związku z różnymi rozwiązaniami technicznymi, warunkami wodno-gruntowymi, czy też rodzajem zagospodarowania terenu. Wskazanie wariantu najkorzystniejszego ujmującego wszystkie aspekty środowiskowe zostanie wyłonione na podstawie szczegółowej analizy wielokryterialnej. Na jej podstawie w raporcie będącym załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie wskazany wariant najkorzystniejszy.

Wojewoda Mazowiecki wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach jest zobowiązany do uwzględnienia uzgodnień innych organów tj. w tym przypadku Ministra Rozwoju Regionalnego oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Biorąc przedstawione powyżej wyjaśnienia Wojewoda wydając decyzje oparł się na stanowisku ww. organów.

Rada Warszawy jako reprezentant mieszkańców Dzielnicy Wesoła postulowała zgodnie z wnioskami obywateli, w związku z powyższym oczywisty jest fakt, że poparcie uzyskał wariant w najmniejszym stopniu ingerujący w teren Dzielnicy Wesoła.

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako Inwestor złożyła wniosek na przeprowadzenie trasę wariantem W2, gdyż ten wariant został wskazany jako najkorzystniejszy w ramach przeprowadzonej dla analizowanych wariantów analizy wielokryterialnej. W związku z licznymi protestami mieszkańców oraz stanowiskiem organów uzgadniających warunki realizacji przedsięwzięcia Inwestor przychylił się do zmiany pierwotnych zamierzeń i zgodził się na wydanie decyzji dla wariantu innego niż wnioskowany.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że obecnie analizowane warianty przebiegające przez Dzielnicę Wesoła:

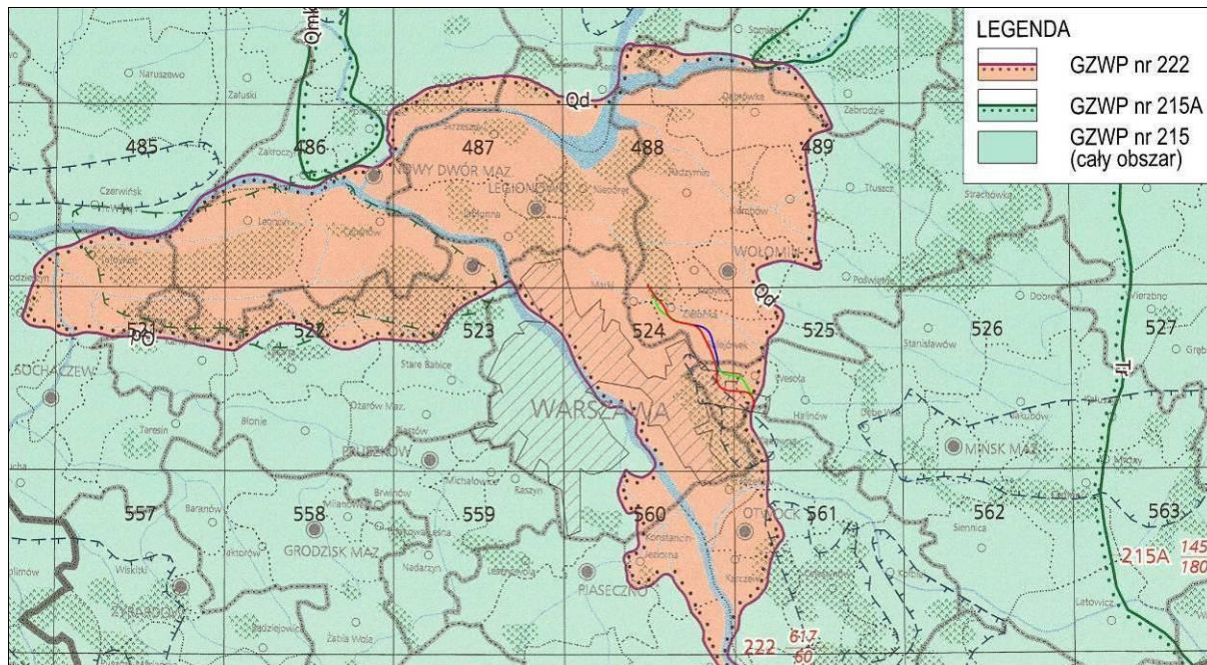
- 1) Są rozwiązaniami przybliżonymi do już analizowanych, dla których była prowadzona procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zakończona wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
- 2) Uwzględniają wnioski mieszkańców co do korekty przebiegu na niektórych odcinkach
- 3) Uwzględniają wytyczne oraz wskazówki wykazane w ekspertyzach sporządzonych na etapie poprzedniej procedury

Analizują rozwiązania optymalne, w najbardziej minimalnym stopniu ingerujące w środowisko życia mieszkańców oraz w środowisko przyrodnicze.

Ad. 2 c) Wyjaśnienie dotyczące zagrożeń ujęć wód w Wesolej oraz w Sulejówku jak też określenie środków minimalizujących potencjalne zagrożenie przedstawiono w odpowiedzi 1 b) i f) do wniosku nr 4.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia występują następujące Główne Zbiorniki Wód Podziemnych: GZWP 222 oraz GZWP nr 215 i 215 A. Rozciągłość Zbiorników przedstawia poniższa mapa.

Cały projektowany odcinek trasy znajduje się w obrębie czwartorzędowego GZWP nr 222, sięgającego od Puław po ujściowy odcinek Bugu i dalej na zachód – po Wyszogród.



Rysunek 8-3 Główne zbiorniki wód podziemnych w obszarze planowanej inwestycji.

GZWP nr 222 ma powierzchnię 2 674 km². Budują go utwory piaszczyste tarasów plejstocénskich Wisły na większości obszaru niczym nie izolowane od powierzchni terenu. W rejonie projektowanego odcinka WOW na większości obszaru (dolina Wisły) są one przykryte cienką, lokalnie porożcinaną warstwą pyłów i ilów zastoiskowych. Na obszarze wysoczyzny (rejon Sulejówka, Wesolej, Starej Miłosnej) utwory budujące użytkową warstwę wodonośną przykrywa warstwa glin zwałowych, lokalnie dwudzielna, o miąższości kilku – kilkunastu metrów. Ani na terenie doliny Wisły warstwa pylasto-ilasta ani na wysoczyźnie warstwa glin nie są na tyle grube, by skutecznie izolować poziom użytkowy od zanieczyszczeń z powierzchni terenu. Z tego względu ujęcie w Sulejówku zostało otoczone terenem ochrony pośredniej, na którym zostały wprowadzone odpowiednie zakazy dotyczące użytkowania terenu. Wokół pozostałych ujęć w rejonie projektowanej trasy obszarów ochronnych nie ustalono.

GZWP nr 222 obejmuje część Warszawy lewobrzeżnej, całą Warszawę prawobrzeżną i okoliczne mniejsze miasta znajdujące się na wschód i na północ od niej. Liczne ogniska zanieczyszczeń, związane z funkcjonowaniem miasta, spowodowały przeobrażenia składu chemicznego wód podziemnych. Badania wykazały, że mineralizacja wód podziemnych jest wyższa bliżej powierzchni ziemi, niż na głębokości 20-40 m (Szczepański, 2007).

Planowana trasa znajduje się również w obrębie głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) nr 215 i 215A. Zostały one wydzielone w obrębie piętra paleogeńsko-neogeńskiego. Głębokość do zwierciadła wód tych zbiorników wynosi ponad 200 m p.p.t.. Wody podziemne tego zbiornika są całkowicie izolowane od wpływu zanieczyszczeń z powierzchni terenu kilkoma warstwami glin zwałowych oraz grubą warstwą ilów poznańskich. Jedyne zagrożenie dla jakości wód tego poziomu są źle wykonane lub niewłaściwie zlikwidowane studnie ujmujące wodę z tego poziomu.

Odnoszą się do całego odcinka trasy od Węzła Drewnica do Węzła Zakręt należy zauważyć, że cały odcinek projektowanej trasy znajduje się w obrębie rozległego GZWP nr 222, który w północnej części praktycznie pozbawiony jest izolacji od powierzchni terenu, na pozostałym, przeważającym odcinku doliny Wisły izolacja ta jest znikoma, a na terenie wysoczyzny (Wesole, Sulejówek) – częściowa. Z tego względu wody spływające jezdnię projektowanej trasy nie będą odprowadzane bezpośredni do gruntu, lecz po wstępnym podczyszczeniu odprowadzane będą do odbiorników naturalnych (rowy i ciek melioracyjne lub kanalizacji deszczowej). Aby uchronić zbiornik GZWP 222 należałoby zaprzestać wszelkich inwestycji, nie tylko drogowych, ale budowania parkingów, placów, czy wprowadzić zakaz użytkowania przydomowych zbiorników bezodpływowych, które jak wynika z Badań prowadzonych przez WIOŚ w znaczący sposób

zanieczyszczają pierwszy poziom wód gruntowych i są główną przyczyną zanieczyszczeń wód gruntowych w okolicach Sulejówka. Rozwiązania proponowane jako środki minimalizujące dla ochrony ujęć jak też na całej analizowanej trasie ogranicza w znaczący sposób ryzyko zanieczyszczenia GZPW 222.

Ad. 2d) Komunikacja między osiedlem Groszówka a Wesołą będzie zapewniona poprzez ulicę 1-go Praskiego Pułku. Dodatkowo zaprojektowany został przejazd gospodarczy PG-1 w ciągu ulicy Długiej. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi również na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych.

Ad. 2e) Przebieg trasy według wariantu zielonego nie stanowi zamknięcia osiedla między trasą ekspresową a linią kolejową. Komunikacja pomiędzy osiedlem w resztą dzielnicy będzie zapewniona poprzez istniejące w chwili obecnej ciągi komunikacyjne. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi również na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych.

Ad. 2f) Zajętość terenu leśnego pod inwestycję w wariantcie zielonym wynosi ok 1/3 lub mniej pasa lasu. Pozostała część tego miejsca służącego mieszkańcom jako teren rekreacyjny będzie użytkowana w dotychczasowy sposób. Szczegółowe wyjaśnienia omówiono w odpowiedzi 2c) na wniosek nr 7.

Ad. 2g) Wszelkie inwestycje prowadzone nowym śladem powodują naruszenie mienia osób mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie. Szczególnie dotkliwie jest, jeśli trasa nie została wcześniej określona w dokumentach planistycznych, które stanowią niestety wytyczne dla osoby, która planuje zagospodarowanie działki w kierunku zabudowy mieszkalnej. Zgodnie z istniejącym prawem inwestycja polegająca na budowie trasy ekspresowej nie wymaga zgodności z istniejącymi planami zagospodarowania przestrzennego w związku z powyższym wariant zielony jest wariantem alternatywnym, możliwym do realizacji, chociaż nie był wcześniej uwzględniany w opracowaniach planistycznych. Kwestia naruszenia praw nabytych i zgodności z dokumentami planistycznymi będzie brana pod uwagę jako jedna kategorii w analizie wielokryterialnej, której wyniki wskażą wariant do realizacji, o który będzie wnioskował Inwestor.

Ad. 2h) Przebieg według wariantu zielonego na terenie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek nie jest przewidziany w MPZP, niemniej jednak zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Co za tym idzie brak korytarza pod projektowaną trasę w dokumentach planistycznych dzielnicy, miasta czy województwa nie stanowi okoliczności wykluczających proponowany przebieg.

Ad. 2i) Z uwagi na ograniczenia terenowe (zwarta zabudowa mieszkaniowa wzdłuż ulicy Niemcewiczka oraz 1-go Praskiego Pułku) zrezygnowano z projektowania węzła Wesoła w wariantach zielonym. Budowa węzła wiązałaby się z koniecznością wyburzeń i wywłaszczeń oraz dużym protestem społecznym. W przypadku wyboru przebiegu S-17 według wariantu 3, 4, 6 lub 7 mieszkańcy terenów przyległych będą mogli wjechać lub zjechać z drogi ekspresowej w węzle Rembertów lub węzle Zakręt oddalonych od siebie o zaledwie 5 km.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do wniosku nr 2.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
8	858 - 1068	<p>1. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego Wesołą spełniającego zakładane cele inwestycyjne (drogowe, środowiskowe, społeczne).</p> <p>a) Koncepcje drogi ekspresowej przez Wesołą są od 25 lat oprotestowywane przez mieszkańców. Powstawały różne rozwiązania.</p> <p>b) GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Głos mieszkańców jest ignorowany przez Inwestora.</p> <p>c) Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniem środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.</p> <p>2. Usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego</p> <p>a) Był odrzucony w poprzednim postępowaniu 2005-2008 przez wszystkie</p>

		<p>instytucje:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rada Miasta Sulejówek - Rada m.st. Warszawy - Rada Miasta Zielonka - Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków - Stowarzyszenie Eko-Ochrona - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji - Minister Rozwoju Regionalnego - Wojewoda Mazowiecki - Minister Środowiska - GDDKiA. <p>b) Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny, który uznał, że ten „wariant przechodzi przez tereny zielone między dwoma zwartymi terenami zabudowy mieszkaniowej, z której jedna część już obecnie jest narażona na uciążliwości hałasowe linii kolejowej. Ponadto na tym terenie istnieje szereg ujęć wody, które powinny podlegać szczególnej ochronie”.</p> <p>c) Wiadomym jest, że linia kolejowa będzie rozbudowana i przewidziana jest do ruchu pociągów dużych prędkości, co znacznie zwiększy poziom hałasu w Dzielnicy.</p> <p>d) Ujęcia wody są bezpieczne, bo zasoby wody w Polsce są bardzo małe.</p> <p>e) Mieszkańcy wyrażają obawę, co do jakości obiecanych zabezpieczeń ujęć, biorąc pod uwagę jakość oddawanych dróg.</p> <p>f) Przewidziany nasyp przecina centrum dzielnicy drastycznie utrudniając komunikację między częścią północną i południową.</p> <p>g) Wariant zagraża zdrowiu mieszkańców, skazanych na uciążliwości z powodu otaczających ich z dwóch stron fragmentów obwodnicy i linii kolejowej oraz drogi 637, co jest niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.</p> <p>h) W tej zamkniętej enklawie znajdują się 2 szkoły, 2 przedszkola oraz prawie wszystkie instytucja publiczne: straż, policja, ośrodek zdrowia, apteki, biblioteka, Dom Kultury, kościół, cmentarz, stacja kolejowa - dostęp do nich zostanie ograniczony.</p> <p>i) Jest niezgodny z podstawowymi dokumentami określającymi strategię rozwoju i zagospodarowanie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strategia rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 - Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego - Strategia Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020 - Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy - Miejskim Planem Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Sulejówek tym samym są naruszone prawa nabyte mieszkańców Wesołej, którzy w dobrej wierze budowali domy, wiedząc, że korytarz przewidziany pod obwodnicę przebiega zgodnie z wariantem czerwonym. <p>j) Rozcina centrum dzielnicy nasypem-wiaduktem, bardzo utrudniając komunikację między częścią północną i południową. Uniemożliwia korzystanie z licznych skrótów i ścieżek, którymi przechodzą mieszkańcy części północnej udając się do kościoła, na cmentarz, do ośrodka zdrowia, biblioteki, szkół, przedszkoli, stacji kolejowej.</p> <p>k) Nie przewiduje węzła "Wesoła", co uniemożliwia obsługę ruchu lokalnego, czyli jedyną korzyść jaką by mieli mieszkańcy dzielnicy w związku z ogromnym obciążeniem związanym z budową i eksploatacją obwodnicy w zielonej, ekologicznej dzielnicy.</p> <p>l) Powoduje wycięcie lasu, jedynego miejsca rekreacji mieszkańców Wesołej centrum.</p> <p>3. Węzeł Rembertów powinien znajdować się popółnocnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa.</p>
--	--	---

Ad. 1, a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 i 1 a) do wniosku nr 7.

Ad. 1b) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1b) do wniosku nr 7.

Ad. 1c) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 c) do wniosku nr 7.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do wniosku nr 6.

Ad. 2a) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 a) i b) do wniosku nr 7 ponadto:

Rada Miasta Sulejówek jako reprezentant mieszkańców miasta postulowała zgodnie z wnioskami obywateli, w związku z powyższym oczywisty jest fakt, że poparcie uzyskał wariant w najmniejszym stopniu ingerujący w teren miasta. Wariant ten przechodzi w pobliżu strefy ochronnej wody pitnej oraz przecina obszar, który zgodnie z planami zagospodarowania przestrzennego Sulejówka przeznaczony jest pod rozbudowę ujęcia. Wszystkie organizacje ekologiczne opowiedziały się za wariantem ingerującym w najmniejszym stopniu w środowisko naturalne, a zatem nie ingerujące w obszary leśne stanowiące, Analizując wnioski i protesty wniesione na etapie poprzedniego postępowania w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji toczącego się w latach 2005-2008 należy zaznaczyć, że oprócz wskazanych w niniejszym wniosku organizacji opowiadających się za ówczesnym wariantem WIIIA (tj. wariantem przybliżonym do obecnego wariantu czerwonego), gro organizacji i stowarzyszeń opowiedziało się przeciwko temu wariantowi. Stanowczo najwięcej sprzeciwów ze strony różnych organizacji oraz ze strony mieszkańców wywołał wariant przebiegający przez Halinów, o czym wnioskodawca niniejszego wniosku nie wspomina. Opis wniesionych sprzeciwów, wniosków ich treść oraz ustosunkowanie się do nich organu wydającego decyzję środowiskową przedstawione są w uzasadnieniu decyzji z dnia 19 października 2007 r. znak WSR.I.SM,EM/6613/1/80/05 wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego. Celem niniejszego raportu oraz przeprowadzonej akcji informacyjnej nie jest wyjaśnienie oraz punktowanie jakie i ile organizacji opowiedziało się za analizowanymi w poprzednim postępowaniu wariantami ale przeanalizowanie wszystkich wpływających pytań i wątpliwości merytorycznych oraz odpowiedzi na te wątpliwości na podstawie przeanalizowanych. Jak już wskazano powyżej wybór wariantu najkorzystniejszego nastąpi po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej. Kryteria do niniejszej analizy będą uwzględniały nie tylko analizy jakie zostały przeprowadzone na tym etapie sporządzania dokumentacji techniczno – ekonomiczno-środowiskowej, ale również w związku z podobnymi przebiegami trasy aspekty poruszane na poprzednim etapie inwestycyjnym. Wyniki analizy wielokryterialnej wskażą natomiast, który wariant jest wariantem najkorzystniejszym.

Ad. 2b) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 a) i b) do wniosku nr 7.

Ad. 2c), g) h) Przedmiotem Raportu OOS, wykonywanym w celu uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji drogowej, prowadzone są analizy akustyczne, których zadaniem jest ocena wielkości emisji hałasu do środowiska dla rozważanych wariantów realizacji inwestycji oraz - jeśli analiza wykazuje naruszenie obowiązujących standardów akustycznych w środowisku - wskazanie odpowiednich środków kompensujących, minimalizujących lub redukujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, np. poprzez ekrany akustyczne.

Niepewność stosowanych obecnie modeli prognozowania hałasu drogowego jest na tyle mała, że przy realizacji wskazanych w tym Raporcie OŚ działań przeciwhałasowych, po realizacji inwestycji na pewno nie wystąpią naruszenia obowiązujących obecnie standardów akustycznych w środowisku zewnętrznym.

Przyległe drogi niższych klas oraz linie kolejowe są również przedmiotem analiz w tym Raporcie.

Zgodnie z literą prawa (ustawa POŚ), Inwestor zobowiązany jest do ograniczenia ponadnormatywnej emisji do granicy terenu dla którego posiada on tytuł prawny. W praktyce, w przypadku dróg i linii kolejowych Inwestor dąży do zachowania odpowiednich warunków akustycznych dla terenów wymagających ochrony akustycznej (granica terenów wymagających ochrony akustycznej).

W przypadku przedmiotowej inwestycji podjęte zostaną wszelkie działania prowadzące do spełnienia ww. wymogu (na etapie analiz akustycznych, w ramach Raportu OOS, zaproponowano środki minimalizujące ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci cichej nawierzchni drogowej, ekranów akustycznych, a lokalnie odpowiednie położenia drogi względem poziomu terenu).

W przypadku kiedy inny Inwestor, np.: PKP PLK S.SA., prowadzić będzie oddzielną inwestycję, polegającą np. na przebudowie linii kolejowej i dostosowaniu do wyższych prędkości ruchu pociągów, również ten Inwestor - w myśl tych samych przepisów - zobowiązany zostanie do podjęcia stosownych działań prowadzący do odpowiedniego ograniczenia wszelakich emisji, w tym emisji hałasu.

Po zakończeniu każdej z tych inwestycji wykonywana będzie analiza porealizacyjna, której celem jest określenie - na podstawie badań terenowych - rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia naruszeń standardów emisji, opracowanie programu "naprawczego".

Ad. 2d) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 b) i f) do wniosku nr 4.

Ad. 2e) W celu określenia wpływu jaki na mieszkańców i ich środowisko życia będzie miała projektowana droga opracowywany jest raport o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Zadaniem dokumentu jest wskazanie potencjalnych zagrożeń i utrudnień jakie mogą się pojawić zarówno na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji inwestycji. Raport analizuje zagrożenia dla wszystkich analizowanych wariantów. W raporcie wskazane są również środki minimalizujące oddziaływanie drogi w trakcie jej realizacji jak też na etapie eksploatacji. Wytyczne wskazane w raporcie powinny być uwzględnione w decyzji o środowiskowych

uwarunkowaniach, która jest dokumentem dołączonym do wniosku o pozwolenie na realizację inwestycji drogowej. Zapisy decyzji muszą być obligatoryjnie przestrzegane przez wykonawców prac budowlanych, a następnie na etapie eksploatacji przez zarządcę drogi.

Ad. 2f), j) Komunikacja między osiedlem Groszówka a Wesołą będzie zapewniona poprzez ulicę 1-go Praskiego Pułku. Dodatkowo zaprojektowany został przejazd gospodarczy PG-1 w ciągu ulicy Długiej. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi również na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych. Przebieg trasy według wariantu zielonego nie stanowi zamknięcia osiedla między trasą ekspresową a linią kolejową. Komunikacja pomiędzy osiedlem w resztą dzielnicy będzie zapewniona poprzez istniejące w chwili obecnej ciągi komunikacyjne. Wszystkie instytucje publiczne oraz przedszkola i szkoły są zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych przebiegających w tym rejonie a ich ciągłość została w projekcie zachowana.

Ad. 2i) Przebieg według wariantu zielonego na terenie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek nie jest przewidziany w MPZP, niemniej jednak zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Co za tym idzie brak korytarza pod projektowaną trasę w dokumentach planistycznych dzielnicy, miasta czy województwa nie stanowi okoliczności wykluczających proponowany przebieg. Budowa trasy WOW w każdym z prezentowanych wariantów niewątpliwie wpłynie na obszary położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie, projekt przewiduje jednak niezbędne środki minimalizujące negatywne oddziaływanie inwestycji w zakresie zarówno społecznym (m.in. ekrany akustyczne, szczelny system odwodnienia) jak i przyrodniczym (przejścia dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe). W wymienionych w tym miejscu dokumentach strategicznych czy planistycznych nie można doszukać się informacji o niezgodności lub odrzuceniu przez te dokumenty przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy w proponowanym „zielonym” wariantcie. Dokumenty te nie opowiadają się za ani nie odrzucają jakimkolwiek wariantu przebiegu obwodnicy. Nie wskazują również konkretnego przebiegu trasy. Można się w nich natomiast doszukać zapisów o konieczności rozbudowy infrastruktury drogowej w samej Warszawie jak i w jej okolicach, w tym również o potrzebie możliwie szybkiej rozbudowy obwodnic stolicy. Przytaczając fragmenty kolejnych dokumentów, w których mowa jest o poruszanej kwestii:

- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 (z 2006 r.) – Wśród kierunków działań w zamierzeniach strategicznych – Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym w tym poprzez budowę układów tras obwodowych usprawniających połączenia na terenie Warszawy („Ekspresowa Obwodnica Okoławarszawska” – w tym odcinek identyfikowany jako WOW, „Obwodnica Miejska”, „Obwodnica Śródmiejska”) i na obszarze metropolitalnym („Duża Obwodnica Warszawy”). Idąc dalej w Strategii... - Budowa autostrady A-2 oraz rozbudowa dróg krajowych (w celu zwiększenia ich przepustowości) do parametrów dróg ekspresowych (S7, S8, S10, S12, S17, S19).
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (z 2004 r.) – Rozdział poświęcony rozwojowi ponadlokalnych systemów infrastruktury technicznej. Rozwój ten, jeśli chodzi o transport kołowy opiera się przede wszystkim na dostosowaniu dróg położonych w europejskich korytarzach transportowych do standardów europejskich. „Plan...” zakłada budowę około 500 km dróg krajowych – w tym odcinków dróg ekspresowych S7, S8, S17, obwodnic oraz wzmocnienia istniejących nawierzchni. Promienisty kształt podstawowego układu drogowego w regionie tworzony przez korytarze europejskie i ponadregionalne, będzie uzupełniony o system połączeń obwodowych zwiększających spójność przestrzeni województwa, w tym także - pierścień zewnętrzny Warszawy - stanowiąc fragment krajowego układu drogowego, rozprowadzający i łączący się jednocześnie z miejskim systemem komunikacyjnym stolicy. Tworzony będzie głównie przez drogi szybkiego ruchu, i są to planowane: Trasa Armii Krajowej - Trasa Mostu Północnego - Wschodnia Obwodnica Warszawy – Południowa Obwodnica Warszawy.
- Strategia Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku (z 2005 r.) - W celach strategicznych dokumentu znajdują się następujące odniesienia do przedmiotowej kwestii. Sprawny transport w mieście wymaga właściwej struktury systemu drogowego. Taką strukturę trzeba w Warszawie dopiero zbudować. Wymaga ona rozwinięcia układu dróg wyższych klas – dróg ekspresowych (S) oraz dróg głównych ruchu przyspieszonego (GP). Umożliwi to oddzielenie ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego i ruchu osobowego od ruchu towarowego. Kluczowe znaczenie dla efektywności systemu drogowego Warszawy ma budowa systemu obwodnic, wprowadzenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem oraz wybudowanie nowych tras mostowych przez Wisłę. Znaczna część przejazdów, także przejazdy tranzytowe, odbywa się obecnie przez śródmieście a nawet ściśle centrum miasta. Sytuację tą zmieni wybudowanie obwodnic Śródmiejskiej i Miejskiej, które

współpracować będą z Obwodnicą Ekspresową zapewniającą zewnętrzne powiązania Warszawy. Realizacja przez administrację centralną kompletnego układu ekspresowych tras obwodowych zapewni powiązanie Warszawy z Transeuropejskimi Korytarzami Transportowymi i pozwoli na sprawne wprowadzanie do miasta ruchu międzynarodowego, krajowego i regionalnego. Centrum Warszawy zostanie odciążone od ruchu tranzytowego dalszego zasięgu. Powstaną dodatkowe połączenia między dzielnicami Warszawy, omijające centrum. Na układ ekspresowych tras obwodowych będą składały się między innymi drogi ekspresowe S7, S8 i S17 (WOW). Modernizacja drogi krajowej nr 17 do parametrów drogi ekspresowej zapewni sprawne powiązanie Warszawy w kierunku południowo-wschodnim.

- Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy (z 2006 r., zmiany z 2010 r.) - We wnioskach ze „Studium...” znajdują się między innymi następujące odniesienia do kwestii potrzeby rozbudowy okołowarszawskiej infrastruktury drogowej. Analiza stanu elementów systemu transportowego, mających za zadanie powiązania zewnętrzne Warszawy, prowadzi do następujących wniosków:
 - a. Niezbędne jest uzupełnienie układu drogowego i modernizacja istniejących odcinków tras o najwyższych klasach. Jest to szczególnie istotne w związku z doprowadzeniem autostrady A-2 do Konotopy. Realizacja układu dróg krajowych – ekspresowych przez GDDKiA daje możliwość ukształtowania w Warszawie układu tras obwodowych o bardzo wysokiej sprawności. Podstawowym problemem układu drogowego Warszawy jest brak ciągów obwodowych. Planowane od dawna obwodnice zrealizowano tylko częściowo. Większość podstawowych arterii, stanowiących kontynuację wlotów dróg międzynarodowych i krajowych, przebiega przez obszar śródmiejski. Brak obwodnic powoduje przeciążenie ruchem tras prowadzących do obszaru centralnego.
 - b. W celu realizacji powiązań z trasami zewnętrznymi przewiduje się realizację układu dróg wyższego rzędu (autostrad i dróg ekspresowych) bezpośrednio związanych z obszarem miasta. Do tych tras należy między innymi projektowana Wschodnia Obwodnica Warszawy (droga ekspresowa) do węzła „Zakręt” - wylot w kierunku Terespoła i Lublina.
 - c. Budowa zaawansowanego układu drogowego umożliwi wytworzenie Obwodnicy Ekspresowej (Trasa AK - Toruńska – WOW na północnym-wschodzie, Trasa Mostu Południowego na południu), za pośrednictwem, której wyprowadzony będzie ruch z Warszawy na zewnątrz.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego Wesołej oraz Sulejówka brak jest odniesienia do przedmiotowej kwestii. Zamawiający jak i Wykonawca projektu inwestycji zapewniają, że dołożą starań by inwestycja była w największym możliwym stopniu zgodna z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Pamiętać należy jednak, że zgodnie z art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn. zm. – tekst jedn.) przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Z przedmiotowej regulacji wynika, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może być wydana niezależnie od tego, czy dany teren jest objęty planem miejscowym, zaś ustalenie lokalizacji drogi publicznej w tej decyzji może nastąpić niezależnie od zgodności z ustaleniami tego planu (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 17 września 2009 r., II SAWr 137/09). W związku powyższym uwarunkowania planistyczne będą stanowiły kryterium wyboru ostatecznego wariantu, ale nie będzie to nadrzędne kryterium.

Należy zaznaczyć, że Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Sulejówka z 2010 r. wskazuje na wariant „czerwony” budowy WOW. W realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia dokument ten upatruje przede wszystkim szansy na zwiększenie konkurencyjności i rozwoju miasta poprzez umożliwienie lokalizowania dużych firm (w tym tworzenie centrów transportowo-logistycznych) w okolicach przebiegu obwodnicy.

Ad. 2k) Droga ekspresowa jest drogą o wysokiej klasie technicznej oraz ograniczonej dostępności. Jej zadaniem nie jest obsługa terenów przyległych a usprawnienie funkcjonowania transportu w rejonie Warszawy i okolic poprzez zamknięcie od wschodu Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej i odciążenie centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. Nie mniej jednak budowa drogi wpłynie bardzo korzystnie na poprawę warunków ruchu poprzez zmniejszenie natężenia pojazdów na drogach zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie, co będzie skutkowało możliwością szybszego i bezpieczniejszego dotarcia do centrum Warszawy. Z uwagi na ograniczenia terenowe (zwarta zabudowa mieszkaniowa wzdłuż ulicy Niemcewiczka oraz 1-go Praskiego Pułku) zrezygnowano z projektowania węzła Wesoła w wariantcie zielonym (tj wariantach 3, 4, 6 i 7). Budowa węzła wiązałaby się z koniecznością wyburzeń i wywłaszczeń oraz dużym protestem społecznym. W przypadku wyboru przebiegu S-17 według

wariantu 3, 4, 6 lub 7 mieszkańcy terenów przyległych będą mogli wjechać lub zjechać z drogi ekspresowej w węzle Rembertów lub węzle Zakręt oddalonych od siebie o zaledwie 5 km.

Ad. 2I) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 c) i d) do wniosku nr 4.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do wniosku nr 2

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
9	1069 - 1084	<ol style="list-style-type: none"> 1. Koncepcja przeprowadzenia WOW przez Wesołą niemożliwa do zaakceptowania. 2. Wniosek o zmianę przebiegu obwodnicy i wyznaczenie jej przez poligon wojskowy zgodnie z projektem obywatelskim prezentowanym wielokrotnie Dyrektorowi GDDKiA. 3. Przedstawione koncepcje oparte na historycznym wariancie, który powstał 30 lat temu, kiedy działki przyległe do planowanej trasy były działkami rolniczymi, a planowane natężenie ruchu było nieporównywalnie mniejsze. 4. Obecnie przebieg tranzytowej trasy wschód-zachód nie może przebiegać przez gęsto zamieszkałą dzielnicę.

Ad. 1,2,3,4 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do wniosku nr 1.. Ponadto wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 1a) do wniosku nr 7.

Ponadto podczas wieloletnich prac planistycznych dotyczących WOW analizowane były inne warianty przebiegu, między innymi zakładające przeprowadzenie WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów. Wariant ten został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców. Należy podkreślić jednocześnie, że przebieg trasy w proponowanych wariantach w minimalny sposób narusza zabudowę mieszkalną. W wariancie czerwonym w związku z budową tunelu metodą odkrywkową na terenie Wesołej wyburzonych zostanie ok 11 budynków mieszkalnych oraz 14 budynków niemieszkalnych, podczas gdy wariant zielony przebiega przez tereny leśne, gdzie rozbiórki wymaga 1 budynek jednorodzinny (z wizji terenowej wynika, że prawdopodobnie opuszczony) oraz 1 budynek niemieszkalny.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
10	1085	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o odstąpienie od projektów przebiegu tras WOW we wszystkich przedstawionych wariantach. 2. Wniosek o opracowanie projektu przebiegu WOW, tak, by była rzeczywistością Obwodnicą, czyli przebiegała poza obszarem Wesołej, która jest dzielnica Warszawy. 3. Wniosek, by firma Jacobs, jako nowy zleceniodawca (opłacany z podatków mieszkańców) dokonała rzetelnej analizy i opracowała nowe warianty przebiegu WOW, a nie uparcie forsowała stare, tylokrotnie już oprotestowane (i już raz opłacone). 4. Wniosek by firma Jacobs opracowała następujące propozycje przebiegu WOW: <ol style="list-style-type: none"> a) Przebieg przez tereny poligonowe (na tyle obszerne, że umożliwiają ominięcie występujących tam stref chronionych) w wyprowadzeniu trasy do obwodnicy Mińska. b) Zgłoszony wariant społeczny: przebieg północnym obrzeżem poligonu. 5. Wniosek, aby przedstawiane opinii publicznej zawierały, oprócz map z naniesionym przebiegiem trasy, także wszystkie dane istotne przy dokonywaniu wyboru wariantu (podane w sposób czytelny, umożliwiający porównanie) m.in.: <ol style="list-style-type: none"> a) ilość pojazdów na dobę

		<p>b) natężenie hałasu c) stężenie pyłów zawieszonych d) warunki hydrogeologiczne e) sposoby ochrony ujęć wody f) sposoby zabezpieczenia przed przenikaniem pyłów zawieszonych do wód podziemnych g) szacunkowy kosztorys[w tym koszty obiektów inżynierskich (tunele, estakady, betonowe rynny pod jdniami chroniące „okna hydrogeologiczne” itp..) h) koszty wykupów i odszkodowań</p>
--	--	---

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 6 do wniosku nr 1.

Ad. 2 Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do wniosku nr 1. Firma Jacobs jako wykonawca opracowania realizuje projekt zgodnie z zapisami umowy oraz załączników do niej. Ponadto wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców.

Ad. 4, a), b) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do wniosku nr 9.

Ad. 5 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Dokumentacja projektowa przygotowywana przez jednostkę projektową obejmuje swoim zakresem Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe wraz z Raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. Zawartość merytoryczna tych opracowań będzie w pełni odpowiadała przepisom prawa oraz stosowanym przy opracowywaniu tego stadium projektów wytycznym czy rozporządzeniom. Materiał ten stanowić będzie własność Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad i będzie dokumentem jawnym.

Ad. 5a) Zestawienie ilości oraz specyfiki pojazdów na podstawie, których przeprowadzono analizy mające na celu wskazanie oddziaływania inwestycji na środowisko zostały przedstawione w tabeli w odpowiedzi na punkt 2 wniosku nr 1.

Ad. 5b) Wszystkie dane dotyczące prowadzenia analiz akustycznych oraz interpretacja wyników będą zawarte w Raporcie OOŚ - oprócz map z naniesionymi zasięgami hałasu dla pory dziennej i nocnej, dla każdego wariantu przebiegu trasy - również:

- zestawienia tabelaryczne wyników obliczeń w najbardziej narażonych punktach,
- dane przyjęte do obliczeń akustycznych, takie jak: rodzaj nawierzchni jezdni, prędkość pojazdów i natężenie ruchu.

Wszystkie te dane są wystarczające do zweryfikowania przedstawionych wyników obliczeń. Na podstawie wykonanych analiz opracowane są rozwiązania dotyczące ochrony akustycznej mieszkańców.

Ad. 5c) W poniższej tabeli przedstawiono wyniki obliczeń rozkładów przestrzenno-czasowych stężeń zanieczyszczeń dla fazy eksploatacji planowanej trasy w roku 2035. Poniższe zestawienie przedstawia wyniki obliczeń w siatce receptorów dla zakładanej granicy inwestycji (30 m od osi drogi) dla wariantów zielonego i czerwonego.

Wariant	Odcinek	Substancja	Maksymalne stężenie jednogodzinne D _{1h} [µg/m ³]		Częstość przekroczeń stężeń jednogodzinnych D _{1h} [%]		Stężenie średnioroczne D _a [µg/m ³]		
			Obliczone	Dopuszczalne	Obliczone	Dopuszczalne	Obliczone	Dyspozycyjne ³	
	węzeł Rembertów – węzeł Wesoła (odcinek z tunelem)	tlenki azotu NO _x	815,3	-	-	-	20,04	27 [30-3]	
		dwutlenek azotu NO ₂	326,1	200	0,16	0,2	8,02	18 [40-22]	
		tlenek węgla CO	3341,9	30 000	0,00	0,2	77,34	-	
		węglowodory alifatyczne	180,1	3000	0,00	0,2	4,58	900 [1000-100]	
		pył zawieszony PM10	52,1	280	0,00	0,2	1,29	6 [40-34]	
		pył zawieszony PM2.5	49,5	-	-	-	1,22	1 [25 ¹ / 20 ² - 24]	
		benzen	6,48	30	0,00	0,2	0,15	3,5 [5-1,5]	
	węzeł Wesoła – węzeł Zakręt	tlenki azotu NO _x	165,3	-	-	-	7,92	27 [30-3]	
		dwutlenek azotu NO ₂	66,1	200	0,00	0,2	3,17	18 [40-22]	
		pył zawieszony PM2.5	10,0	-	-	-	0,49	1 [25 ¹ / 20 ² - 24]	
	Wariant zielony	węzeł Rembertów – km 12+800	tlenki azotu NO _x	168,8	-	-	-	8,51	27 [30-3]
			dwutlenek azotu NO ₂	67,5	200	0,00	0,2	3,40	18 [40-22]
pył zawieszony PM2.5			10,3	-	-	-	0,52	1 [25 ¹ / 20 ² - 24]	
km 12+800 – węzeł Zakręt		tlenki azotu NO _x	161,9	-	-	-	6,60	27 [30-3]	
		dwutlenek azotu NO ₂	64,8	200	0,00	0,2	2,64	18 [40-22]	
		pył zawieszony PM2.5	9,8	-	-	-	0,40	1 [25 ¹ / 20 ² - 24]	

¹ Poziom dopuszczalny dla pyłu zawieszonego PM2,5 do osiągnięcia do dnia 1 stycznia 2015 r.

² Poziom dopuszczalny dla pyłu zawieszonego PM2,5 do osiągnięcia do dnia 1 stycznia 2020 r.

³ Wartość dopuszczalna pomniejszona o aktualne tło zanieczyszczenia

- odcinek Drewnica – odcinek Ząbki – na terenie powiatu wołomińskiego, przyjęto tło jak dla pow. wołomińskiego
- odcinek Ząbki – odcinek Wesola – na terenie powiatu wołomińskiego oraz m. st. Warszawy - przyjęto wyższe tło jak dla Warszawy
- odcinek Wesola – odc. Zakręt - na terenie powiatu mińskiego oraz m. st. Warszawy – przyjęto wyższe tło jak dla Warszawy

Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych stężeń maksymalnych dwutlenku azotu, tlenu węgla, pyłu zawieszonego PM10 i benzenu oraz stężeń średniorocznych tlenków azotu, dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego PM10 i benzenu w odniesieniu do ochrony zdrowia ludzi oraz roślin poza terenem przewidywanym pod inwestycję (30 m od osi drogi – szerokość o największym pasie trasy) Jedynie w przypadku eksploatacji tunelu w rejonie portali mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych stężeń jednogodzinnych dwutlenku azotu, jednakże częstość przekroczeń tych stężeń kształtuje się poniżej dopuszczalnej normy (0,18% dla roku 2020 i 0,16% dla roku 2035 przy wartości dopuszczalnej 0,2%). Ponadto w rejonie portali tunelu brak jest zabudowy chronionej, co dodatkowo ograniczy jego wpływ na okolicznych mieszkańców.

Ad. 5d), e), f) Szczegółowych wyjaśnień udzielono w odpowiedzi na pkt 1b) i f) do wniosku nr 4 oraz pkt 2 c) do wniosku nr 7. Szczegółowe uwarunkowania hydrogeologiczne metody zabezpieczeń zostaną przedstawione w Raporcie OOS.

Ad. 5g), h) Kosztorysy dla wszystkich analizowanych wariantów są obecnie w opracowaniu ostateczne prognozowane koszty będą określone po zakończeniu opracowania raportu OOS, z którego będzie wynikać ile i jakiego rodzaju urządzenia ochrony środowiska będą zastosowane na poszczególnych odcinkach przebiegu trasy. Na obecnym etapie należy jedynie podkreślić, że wariant przewidujący budowę tunelu będzie zdecydowanie droższy od wariantu biegnącego po nasypie lub po terenie.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
11	1086 - 1315	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o całkowite zaniechanie inwestycji pod nazwą WOW w jej obecnej formie/lokalizacji. 2. Wniosek o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej zamiast obecnie projektowanej tranzytowej trasy ekspresowej o parametrach autostrady o prognozowanym ruchu 3500 pojazdów/h (168 000 pojazdów na dobę) oraz dróg do niej alternatywnych, przyjmujących ruch w przypadku awarii lub modernizacji. 3. Wniosek o opracowanie projektu promienistych połączeń obwodnicy pozamiejskiej WOW z Centrum Warszawy. 4. Wniosek o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej zgodnych z definicją obwodnicy i spełniających rolę obwodnicy. 5. Wniosek o zmodernizowanie wariantu W3 tak, aby omijał cenne obszary przyrodnicze (rozległość terenów poligonu pozwala na takie działania). 6. Wniosek również o opracowania zgłoszonego społecznie wariantu po północnym obrzeżu poligonu. 7. Wniosek o podanie rzetelnej informacji, dlaczego można było zmodernizować Trasę A-K, a nie można zmodernizować ulicy Żołnierskiej. 8. Wniosek o podanie ceny modernizacji ulicy Żołnierskiej. 9. Wniosek o pokazanie wariantów obwodnicy ekspresowej na podstawie map opracowanych przez projektanta lub inwestora z wyraźnym zaznaczeniem przebiegu ulicy Żołnierskiej oraz projektowanego wariantu społecznego po trasie dróg z Mostu Północnego. 10. Wniosek o podanie informacji dotyczącej ewentualnej odpłatności za przebieg WOW 11. Wniosek o udostępnienie analizy porealizacyjnej wykonanej dla drogi zrealizowanej w innym miejscu, o parametrach takich jak projektowana WOW (analiza porealizacyjna dotycząca WOW powstanie za 10 lat - a decyzję należy podjąć teraz, dlatego teraz należy podać rzetelną i rzeczywistą informacje a nie jakieś symulacje). 12. Wniosek o podanie informacji, kto będzie weryfikował kompletność raportu RoS i rzetelność wykonanych inwentaryzacji przyrodniczych i opinii środowiskowych, (wiadomo, że opracowanie robi się na życzenie GDDKiA i firmy ARKADIS - kto zweryfikuje rzetelność opracowania?) 13. Wniosek, aby udostępnione publicznie materiały podawały obszar oddziaływania inwestycji. 14. Wniosek, aby prezentowane mapy dotyczące inwestycji były opracowane przez inwestora lub projektanta (okazana na zebraniu mapa dotycząca obwodnicy

		ekspresowej została opracowana przez Stowarzyszenie SISKOM, które nie jest ani Inwestorem, ani Projektantem 15. Wniosek, aby prezentacja dotycząca przebiegu obwodnicy pozamiejskiej została przeprowadzona w takich warunkach, aby była czytelna i zrozumiała dla wszystkich uczestników.
--	--	--

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Trasa WOW jest elementem układu komunikacyjnego, którego celem jest usprawnienie funkcjonowania transportu w rejonie Warszawy i okolic poprzez zamknięcie od wschodu Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej i odciążenie centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. Jest to inwestycja o ogromnym znaczeniu zarówno dla mieszkańców Warszawy ale również dla pozostałych użytkowników dróg, dlatego jej powstanie uważa się za niezbędne z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania układu komunikacyjnego w tym rejonie.

Ponadto wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do formularza wniosku nr 1.. Ponadto wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 1a) do formularza wniosku nr 7

Ad. 2 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Jednostka projektowa na zlecenie GDDKiA opracowuje Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe oraz Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko dla drogi S-17 o parametrach drogi ekspresowej nie zaś autostrady. Takie parametry techniczne zostały określone przez Inwestora i stanowią bezpośrednie nawiązanie oraz zapewnienie ciągłości z istniejącymi lub będącymi w fazie realizacji drogami w bezpośrednim sąsiedztwie WOW – Południowa Obwodnica Warszawy (S-2), Trasa Armii Krajowej, Trasa Toruńska (S-8). Według sporządzonych prognoz ruchu dobowe natężenie (SDR) na trasie w roku 2035 będzie się wahało w zależności od odcinka między 97 190 a 72 700 pojazdów, co daje od 5000 do 3200 pojazdów na godzinę w jednym kierunku w godzinie szczytu. Wszystkie elementy zarówno infrastruktury technicznej (ilość pasów ruchu, kształt i rodzaj węzłów drogowych) jak również zabezpieczenia ekologiczne zostały zaprojektowane przy uwzględnieniu prognozowanych potoków ruchu.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Firma Jacobs opracowuje na zlecenie GDDKiA Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe oraz Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko dla drogi S-17 na odcinku węzeł Drewnica – węzeł Zakręt (bez węzła). Projekty innych dróg w tym połączeń S-17 z centrum miasta nie leżą w zakresie opracowania. GDDKiA jest zarządcą tylko części dróg (kategorii krajowych) w związku z tym nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych w rejonie.

Ad. 4 Wg. Słownika Języka Polskiego obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt.

Ad. 5 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do wniosku nr 1.

Na obecnym etapie nie ma możliwości ani zasadności powrotu do analizy wariantu przebiegającego przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną), wydanie decyzji środowiskowej oraz zaawansowany etap prac projektowych dotyczących węzła Zakręt w jego prezentowanym kształcie i lokalizacji.

Ad. 6 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do formularza wniosku nr 1. Po przeanalizowaniu przebiegu trasy WOW po północnych obrzeżach poligonu stwierdzono, że tego typu korekta jest bezzasadna. Żaden z zaproponowanych przez jednostkę projektową przebiegów nie koliduje z obszarami cennymi a dodatkowe wydłużanie trasy i zbliżanie do zwartej zabudowy Zielonki i Rembertowa nie wpływa w żaden sposób na jej funkcjonalność i nie jest technicznie uzasadnione, zwłaszcza w kontekście konieczności włączenia się projektowanej trasy w będący poza zakresem opracowania węzeł Zakręt.

Ad. 7 Zarządcą ulicy Żołnierskiej (droga wojewódzka 631) w granicach miasta administracyjnych Warszawy jest Zarząd Dróg Miejskich a poza jej granicami Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich, w związku z powyższym GDDKiA nie jest jednostką odpowiedzialną za utrzymanie i modernizację tej ulicy. Ponadto wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 1a) do formularza wniosku nr 7.

Ad. 8 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Modernizacja ul. Żołnierskiej nie jest przedmiotem powyższego opracowania.

Ad. 9 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Na planach sytuacyjnych oraz orientacyjnych zaznaczone są drogi przecinające drogę ekspresową S-17, w tym droga wojewódzka nr 631. Wariant „po trasie dróg z Mostu Północnego” nie jest przedmiotem opracowania.

Ad. 10 Korzystanie z dróg ekspresowych dla pojazdów poniżej 3,5 tony jest zwolnione z opłaty. Dla pojazdów powyżej 3,5 tony będą obowiązywały stawki opłaty elektronicznej obowiązujące w Systemie viaTOLL.

Ad. 11 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wykonawca dokumentacji projektowej nie dysponuje takimi analizami.

Ad. 12 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Firma Jacobs jest niezależną jednostką projektową, która realizuje Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe w oparciu o przeprowadzone przez specjalistów z różnych dziedzin analizy. Część środowiskowa oparta na archiwalnych oraz przeprowadzonych analizach została zostanie przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. W ramach projektu przeprowadzona zostanie również analiza wielokryterialna, która pozwoli wskazać wariant do realizacji. W analizie wielokryterialnej zostaną ujęte zarówno aspekty społeczne, przyrodnicze, techniczne oraz ekonomiczne. Organem weryfikującym raport OOŚ będzie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, który będzie również odpowiedzialny za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Regionalny Dyrektor przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której określone zostaną warunki realizacji inwestycji ma obowiązek zasięgnąć również opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Ad. 13 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 5 do wniosku nr 10.

Ad. 14 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Plan sytuacyjny oraz plan orientacyjny projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy prezentowany jest na aktualnych zdjęciach lotniczych oraz innych mapach pozyskanych zgodnie z obowiązującymi przepisami przez biuro projektowe Jacobs Polska sp. z o.o.

Ad. 15 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wszelkie prezentacje dotyczące rozwiązań projektowych prowadzone są w sposób zapewniający zrozumienie przedmiotu sprawy dla wszystkich zainteresowanych stron, tj. stosowany jest język niespecjalistyczny, prezentacja zawiera rozwiązania na zdjęciach lotniczych, dodatkowo po wstępnej prezentacji zawsze przewidziany jest czas na zadawanie pytań lub wyjaśnianie zagadnień technicznych.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
12	1316	1. Propozycja zmiany Trasy od Mokrego Ługu do Zakrętu z załącznikami: a) koncepcją przebiegu części WOW przez Wesolą oraz Rembertów i miasto Zielonkę. b) przekrój przez trasę w tunelu "płytkim". c) 3 kopie propozycji na planie Warszawy.

Ad. 1, a), b), c) Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Proponowany wariant przebiegu trasy powoduje konieczność przekraczania istniejącej linii kolejowej nr 449 pod bardzo niekorzystnym kątem (około 30 stopni) oraz ingeruje w infrastrukturę poligonu wojskowego. Dodatkowo zakłada zmianę lokalizacji węzła Zakręt, co jest niezgodne z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Dla węzła tego jest wydana decyzja środowiskowa a koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową. Dyskusyjna jest również sprawa przebudowy ul. Traktu Brzeskiego – doprowadzenie istniejącej drogi do parametrów drogi ekspresowej spowoduje masowe wyburzenia i wywłaszczenia w miejscowości Zakręt oraz konieczność budowy dwóch dróg równoległych do WOW, które musiałyby przejąć rolę istniejącego ciągu komunikacyjnego i zapewnić mieszkańcom połączenia lokalne. Takie rozwiązanie było analizowane w latach ubiegłych i z podanych wyżej przyczyn zostało ocenione negatywnie. Dodatkowo na odcinku ok. 2 km zaproponowana została lokalizacja trzech węzłów drogowych (ul. 1-go Praskiego Pułku, DW 638 - ul. Piłsudskiego oraz DK 17), co jest nie zgodne z obowiązującymi warunkami technicznymi. Zgodnie z rozporządzeniem ministra transportu i gospodarki morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie *droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta - nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze*

odstęp między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione. Biorąc pod uwagę powyższe proponowane rozwiązanie nie znajdują uzasadnienia. Odnosząc się do propozycji zastosowania w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesoła „płytkiego tunelu” wyniesionego ponad poziom terenu o około 3-4m pragniemy podkreślić, że propozycja zaprezentowana przez jednostkę projektową zakładała zastosowanie tunelu nie tylko ze względów akustycznych, ale również jako element umożliwiający zachowanie/odtworzenie istniejących ciągów komunikacyjnych, biegnących w chwili obecnej po poziomie istniejącego terenu oraz zapewnienie tej części dzielnicy wzajemne powiązanie przestrzenne, tj. brak wizualnej bariery między zabudowaniami położonymi po wschodniej i po zachodniej stronie WOW. Jednak obecny etap inwestycji nie przesądza zagadnień dotyczących technologii prowadzenia robót budowlanych oraz szczegółowych rozwiązań projektowych w zakresie obiektów inżynierskich. Kwestia propozycji przejścia trasą w rejonie Wesołej w płytkim tunelu zostanie przeanalizowana na bardziej szczegółowych etapach projektowych.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
13	1317 - 1322	<p>1. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego Wesołą spełniającego zakładane cele inwestycyjne (drogowe, środowiskowe, społeczne).</p> <p>a) Koncepcje drogi ekspresowej przez Wesołą są od 20 lat oprotestowywane przez mieszkańców. Powstawały różne rozwiązania.</p> <p>b) GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Głos mieszkańców jest ignorowany przez Inwestora.</p> <p>c) Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniem środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.</p> <p>d) Tego typu trasy, w każdym kraju europejskim przeprowadza się poza miastem.</p> <p>e) mając na uwadze rozwój aglomeracji warszawskiej, tym bardziej należy tego typu trasy oddalać od granic Warszawy - za kilka, kilkanaście lat obecne granice z pewnością się przesuną, nie można, zatem pozwolić, aby przelotowe trasy tranzytowe już teraz umieszczać w samym środku miejskiej dzielnicy.</p> <p>2. Wniosek o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej zgodnych z definicją obwodnicy i spełniających rolę obwodnicy</p> <p>3. Wniosek o zmodernizowanie wariantu W3 (tzw. samorządowy), tak, aby omijał cenne obszary przyrodnicze - rozległość terenów poligonu pozwala na takie projekty</p> <p>4. Wniosek o profesjonalne opracowanie zgłoszonego społecznie wariantu po północnym obrzeżu poligonu.</p> <p>5. Wniosek o bezdyskusyjne usunięcie z dalszego postępowania "wariantu zielonego" przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę z dalszego postępowania, ponieważ:</p> <p>a) rozcina centrum dzielnicy nasypem, utrudniając komunikację między częścią północną i południową,</p> <p>b) odcina mieszkańców Groszówki od stacji kolejowej, szkół, przedszkoli, ośrodka zdrowia, kościoła, cmentarza, straży pożarnej, biblioteki,</p> <p>c) zamyka mieszkańców w enklawie pomiędzy linią kolejową (która ma być rozbudowana) i drogą 637 (północ) i z dwóch stron obwodnicą (zachód, południe), potęgującą hałas i zanieczyszczenie,</p> <p>d) zagraża ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych</p> <p>e) spowoduje zniszczenie zabytków przyrody, w tym np. wydmy w lesie biegnącym wzdłuż ul Niemcewicza,</p> <p>f) niszczy las, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesołej i okolic oraz sporej części mieszkańców innych dzielnic Warszawy, przyjeżdżających tutaj dla czystego powietrza, na wycieczki rowerowe, grzyby, etc.</p> <p>g) narusza prawa nabyte mieszkańców centrum Wesołej, gdzie nigdy nie przewidywano budowy obwodnicy,</p> <p>h) wariant ten został odrzucony przez wszystkie instytucje w poprzednim postępowaniu i nie jest zgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (mpzp, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówek, woj. mazowieckiego)</p> <p>i) z powodu braku węzła "Wesoła" nie obsługuje ruchu lokalnego i uniemożliwia korzystanie z obwodnicy mieszkańcom całej dzielnicy</p> <p>6. Wniosek o opracowanie projektu promienistych połączeń obwodnicy pozamiejskiej WOW z centrum Warszawy</p>

		<p>7. Wniosek o podanie rzetelnej informacji, dlaczego można było zmodernizować Trasę A-K, a nie można zmodernizować ulicy Żołnierskiej</p> <p>8. Wniosek o podanie ceny modernizacji ulicy Żołnierskiej</p> <p>9. Wniosek o pokazanie wariantów obwodnicy ekspresowej na podstawie map opracowanych przez projektanta lub inwestora z wyraźnym zaznaczeniem przebiegu ulicy Żołnierskiej oraz projektowanego wariantu społecznego po trasie dróg z Mostu Północnego</p> <p>10. Wniosek o podanie informacji dotyczącej ewentualnej odpłatności za przejazd WOW.</p> <p>11. Wniosek o udostępnienie analizy porealizacyjnej wykonanej dla drogi zrealizowanej w innym miejscu, o parametrach takich jak projektowana WOW (analiza porealizacyjna dotycząca WOW powstanie za 10 lat- a decyzję należy podjąć teraz, dlatego teraz należy podać rzetelną i rzeczywistą informację a nie jakąś symulację).</p> <p>12. Wniosek o podanie informacji, kto będzie weryfikował kompletność raportu Roś i rzetelność wykonanych inwentaryzacji przyrodniczych i opinii środowiskowych, (wiadomo, że opracowanie robi się na życzenie GDDKiA i firmy ARKADIS- kto zweryfikuje rzetelność opracowania?)</p> <p>13. Wniosek, aby udostępnione publicznie materiały podawały obszar oddziaływania inwestycji.</p> <p>14. Wniosek, aby prezentowane mapy dotyczące inwestycji były opracowane przez inwestora lub projektanta (okazana na zebraniu mapa dotycząca obwodnicy ekspresowej została opracowana przez Stowarzyszenie SISKOM, które nie jest ani Inwestorem, ani Projektantem).</p> <p>15. Wniosek, aby prezentacja dotycząca przebiegu obwodnicy pozamiejskiej została przeprowadzona w takich warunkach, aby była czytelna i zrozumiała dla wszystkich uczestników.</p> <p>16. Węzeł "Rembertów" powinien znajdować się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa.</p>
--	--	--

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 2 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 10.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 3.

Ad. 4 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 5 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 6.

Ad. 5a) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2d) do formularza wniosku nr 7.

Ad. 5b) Przebieg trasy według wariantu zielonego nie stanowi zamknięcia osiedla między trasą ekspresową a linią kolejową. Komunikacja pomiędzy osiedlem w resztą dzielnicy będzie zapewniona poprzez istniejące w chwili obecnej ciągi komunikacyjne.

Ad. 5c) Wszystkie instytucje publiczne oraz przedszkola i szkoły są zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych przebiegających w tym rejonie a ich ciągłość została w projekcie zachowana. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi również na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych.

Dokumentem opisującym zagrożenia związane z realizacją trasy jest Raport OOS. Przedmiotem Raportu OOS, są m.in. prowadzone analizy akustyczne, których zadaniem jest ocena wielkości emisji hałasu do środowiska dla rozważanych wariantów realizacji inwestycji oraz - jeśli analiza wykazuje naruszenie obowiązujących standardów akustycznych w środowisku - wskazanie odpowiednich środków kompensujących, minimalizujących lub redukujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, np. poprzez ekrany akustyczne.

Niepewność stosowanych obecnie modeli prognozowania hałasu drogowego jest na tyle mała, że przy realizacji wskazanych w tym raporcie OOS działań przeciwhałasowych, po realizacji inwestycji na pewno nie wystąpią naruszenia obowiązujących obecnie standardów akustycznych w środowisku zewnętrznym. Przyległe drogi niższych klas oraz linie kolejowe są również przedmiotem analiz w tym raporcie. OOS

W ramach przygotowania raportu OOŚ dokonano również obliczeń rozkładów przestrzenno-czasowych stężeń zanieczyszczeń powietrza dla fazy eksploatacji planowanej trasy w roku 2035. Nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych stężeń maksymalnych dwutlenku azotu, tlenu węgla, pyłu zawieszonego PM10 i benzenu oraz stężeń średniorocznych tlenków azotu, dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego PM10 i benzenu w odniesieniu do ochrony zdrowia ludzi oraz roślin poza terenem przewidywanym pod inwestycję (30 m od osi drogi – szerokość o największym pasie trasy) Jedynie w przypadku eksploatacji tunelu w rejonie portali mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych stężeń jednogodzinnych dwutlenku azotu, jednakże częstość przekroczeń tych stężeń kształtuje się poniżej dopuszczalnej normy (0,18% dla roku 2020 i 0,16% dla roku 2035 przy wartości dopuszczalnej 0,2%). Ponadto w rejonie portali tunelu brak jest zabudowy chronionej, co dodatkowo ograniczy jego wpływ na okolicznych mieszkańców.

Ad 5d) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1b) i f) do formularza wniosku nr 4 oraz pkt 2c) do formularza wniosku nr 7.

Ad 5e) Zgodnie z Art. 40. 1. Ustawy o ochronie przyrody *Pomnikami przyrody są pojedyncze twory przyrody żywej i nieożywionej lub ich skupiska o szczególnej wartości przyrodniczej, naukowej, kulturowej, historycznej lub krajobrazowej oraz odznaczające się indywidualnymi cechami, wyróżniającymi je wśród innych tworów, okazałych rozmiarów drzewa, krzewy gatunków rodzimych lub obcych, źródła, wodospady, wywierzyska, skałki, jary, głazy narzutowe oraz jaskinie”*

Pas wydm przechodzący przez miasto Wesola nie jest pomnikiem przyrody nieożywionej ustanowionym prawem. Wydmy są natomiast elementem geomorfologicznym urozmaicającym krajobraz obszaru. Na podstawie szczegółowej mapy geologicznej tego terenu można wnioskować, że zarówno w wariacie zielonym jak i czerwony pas będzie przecięty na odcinku ok 700 m. Należy jednocześnie zaznaczyć, że pagórki wydmowe porośnięte są lasami a trasa przebiega u ich podnóży. Należy zaznaczyć również pokreślić, że wnioskowany w pkt. 3 wariant przecina pas wydm i spowoduje degradację wydm na terenie poligonu o znacznie wyższej wartości przyrodniczej.

Ad. 5f) Wariant zielony będzie zajmował maksymalnie ok 1/3 powierzchni lasu. Szczegółowe wyjaśnienia w odpowiedzi do pkt 1c) i d) wniosku nr 4 oraz pkt 2g) do formularza wniosku nr 7

Ad. 5g) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2g) do formularza wniosku nr 7.

Ad. 5h) Szczegółowe wyjaśnienia w odpowiedzi do pkt 2 a) formularza wniosku nr 8.

Ad. 5i) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2i) do formularza wniosku nr 7.

Ad. 6 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 7 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 7 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 8 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Modernizacja ul. Żołnierskiej nie jest przedmiotem powyższego opracowania.

Ad. 9 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Na planach sytuacyjnych oraz orientacyjnych zaznaczone są drogi przecinające drogę ekspresową S-17, w tym droga wojewódzka nr 631. Wariant „po trasie dróg z Mostu Północnego” nie jest przedmiotem opracowania.

Ad. 10 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 10 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 11 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 11 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 12 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 12 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 13 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 5 do formularza wniosku nr 10.

Ad. 14 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 15 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 15 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 16 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
14	1323	1. Wniosek o przesunięcie o kilkanaście metrów przebiegu projektowanej trasy w wariantcie "czerwonym" w taki sposób, aby działka nr 236 obręb 05-03 znalazła się w obszarze pasa drogowego projektowanej drogi. Prośba, aby inwestycja drogowa została tak zaprojektowana, żeby przechodziła przez całą powierzchnię wyżej wym. działki. W obecnych planach działka ta przylega bezpośrednio do obszaru gdzie ma być wybudowany tunel. Po realizacji inwestycji, jeżeli nieopodal będzie przebiegał tunel ziemia ta będzie bezużyteczna. Prośba motywowana interesem osobistym związanym z wcześniejszymi planami budowlanymi. Wariant czerwony całkowicie uniemożliwia realizację planów budowy domu jednorodzinnego na działce.

Ad. 1 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Droga ekspresowa jest drogą o wysokiej klasie technicznej. Nie jest możliwe dowolne kształtowanie osi jezdni a co za tym idzie istnieje prawdopodobieństwo kolizji przebiegu trasy z istniejącymi zabudowaniami. Zaprojektowany wariant drogi ekspresowej omija w możliwie największym zakresie tereny zwartej zabudowy jednakże w kilku miejscach występują pojedyncze kolizje. Każda zmiana w przebiegu drogi ekspresowej powoduje korektę trasy na odcinku dochodzącym nawet do kilku kilometrów, co oznacza, że unikając kolizji z jedną zabudową stwarzamy konieczność wyburzeń w innym miejscu. Dodatkowo w tym przypadku droga ekspresowa zbliżyłaby się do osiedla mieszkaniowego na ul. Matejki, Kraszewskiego i Słowackiego, co wiązałoby się z kolejnymi, nowymi protestami społecznymi.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
15	1324 - 1350	1. Wniosek o kategoryczne odrzucenie wariantów "czerwonego" i "zielonego" w realizacji WOW. 2. Wniosek o zaproponowanie alternatywnego przebiegu obwodnicy, omijającego obszary Wesolej i Sulejówka. 3. Wniosek o ponowne przeprowadzenie konsultacji społecznych.

Ad.1 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wybór konkretnego przebiegu drogi ekspresowej jest przedmiotem analizy wielokryterialnej. Ostateczny przebieg będzie wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad.2 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 9.

Ad.3 Na tym etapie opracowań projektowych nie przewiduje się ponownych spotkań informacyjnych z mieszkańcami obszarów położonych w sąsiedztwie inwestycji. Wnioskowane informacje w większości zostały przedstawione we wcześniejszych odpowiedziach do wniosków. Ponadto po wystąpieniu GDDKiA z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, w ramach postępowania administracyjnego prowadzonego przez Regionalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska, będą przeprowadzone konsultacje społeczne, w ramach których organ może podjąć decyzję o przeprowadzeniu rozprawy administracyjnej, na której zostaną zaprezentowane wszystkie rozpatrywane warianty przebiegu trasy wraz z raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. W ramach raportu zostaną przeanalizowane warunki środowiskowe, będące przedmiotem wniosku oraz rozwiązania uwzględniające zabezpieczenia terenów przyległych przed uciążliwościami spowodowanymi oddziaływaniem drogi ekspresowej.

Szczegóły dotyczące procesu konsultacji społecznych na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawiono w odpowiedzi na pkt 1a) i 1b) do formularza wniosku nr 73 w Wesolej

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
16	1351 - 1353	1. Wniosek przeciwko obydwu proponowanym trasom przebiegu WOW. Obwodnica jak sama nazwa wskazuje powinna okrążyć miasto (np. Paryż) a nie dzielić dzielnicę na pół w nienaturalny sposób.

		<p>2. Wesoła, jako jedna z najbardziej zalesionych dzielnic Warszawy ogromnie ucierpi podczas budowy i po oddaniu obwodnicy do użytku (hałas, spaliny, wycinka drzew).</p> <p>3. Projektanci nie wzięli pod uwagę oczywistego faktu, że miasto cały czas się rozrasta, dlatego obwodnica powinna zostać zaprojektowana z myślą o następnych 10-15 latach, a nie tylko dzisiejszym wyglądzie i granicach miasta.</p> <p>4. Czy nie byłoby lepiej poprowadzić obwodnicę przez Sulejówek a nawet Halinów?</p>
--	--	--

Ad. 1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 10.

Ad. 2 Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 4 do wniosku nr 1, pkt 5c do formularza wniosku nr 11.

Ad. 3 Wszystkie parametry techniczne oraz elementy geometryczne, przekrój trasy jak również zabezpieczenia ekologicznych czy urządzenia bezpieczeństwa ruchu projektowane są na odległy horyzont czasowy. W tym przypadku opracowanie sporządzane jest dla prognozowanych natężeń ruchu w roku 2035.

Ad. 4 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 3.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
17	1354 - 1355	<p>1. Pomysł, aby każdy mieszkaniec osobiście wypowiedział się w sprawie przebiegu WOW zmierza do tego aby jak najmniej osób się wypowiedziało.</p> <p>2. Co się stało z podpisami składanymi w proteście przeciwko przebiegowi WOW przez Wesołą składanymi wielokrotnie w poprzednich latach?</p> <p>3. Nic się nie zmieniło, GDDKiA nie liczy się z głosami mieszkańców.</p> <p>4. Ostatnie spotkanie informacyjne to tylko mydlenie oczu. Przesunięcie o 100 m wariantu "czerwonego" niczego nie zmienia.</p> <p>5. Dlaczego WOW koniecznie musi iść przez Wesołą? Komu tak bardzo na tym zależy, aby to piękne miejsce przestało nadawać się do życia?</p> <p>6. Wniosek o to, aby GDDKiA wzięła pod uwagę, to że aktualnie w Wesołej mieszka 23 tys. ludzi i że budowa tego typu drogi znacznie obniży komfort życia, zarówno w trakcie budowy jak i podczas eksploatacji.</p> <p>7. Czy ktoś policzył ile km dróg dojazdowych do budowy zostanie zniszczonych i kto zapłaci za ich odbudowę? Szkoda będzie zniszczyć nowe, przyzwoite ulice.</p> <p>8. Czy ktoś policzył, jaki wpływ na środowisko naturalne i ludzi będzie miał ruch blisko 200 000 pojazdów na dobę?</p> <p>9. Gdy w 2006 r Wnioskodawca budował dom, nie mógł on zabudować więcej niż 30% powierzchni działki, ponieważ znajduje się w otulinie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Budowa WOW przez Wesołą zniszczy bezpowrotnie ogromną ilość lasów nie tylko w otulinie Parku, ale także w samym Mazowieckim Parku Krajobrazowym. Nikt nie patrzy na ochronę środowiska naturalnego.</p> <p>10. Duża część Wesołej nie jest podłączona do wodociągów miejskich, a wykorzystywane są studnie głębinowe (zdrowa, czysta woda). Czy zapewnią Państwo, że budowa obwodnicy (w szczególności tunelu) nie przyczyni się do pogorszenia jakości wody?</p> <p>11. Obwodnica jest potrzebna, ale nie przez miasto i do tego jeszcze przez jego "zielone płuca".</p> <p>12. Mieszkańcy Wesołej nawet nie będą z obwodnicy korzystać ze względu na rozmieszczenie wjazdów i zjazdów.</p> <p>13. Wnioskodawca nie wyraża zgody na przebieg WOW przez Wesołą</p> <p>14. Wnioskodawca jest zwolennikiem wariantu "zielonego", który jest najkrótszy, najtańszy i posiada więcej zalet niż wariant "czerwony".</p>

Ad.1 Umożliwienie każdej zainteresowanej stronie wyrażenia opinii lub wniosku jest zgodne z przyjętą praktyką prowadzenia spotkań informacyjnych dotyczących proponowanych przebiegów nowych dróg i ma na celu umożliwienie każdemu wyrażenia jego własnego zdania na dany temat. Nie ma jednak ograniczeń co do sposobu wypowiedzania się mieszkańców. Dodać należy, że spotkania prowadzone na tym etapie opracowań projektowych nie są spotkaniami, do których obliuguje jakikolwiek akt prawny i stanowią wolę Inwestora WOW, dla którego ważną kwestią jest zapoznanie się z opinią społeczeństwa.

Ad.2 Wnioski i protesty mieszkańców brane są pod uwagę podczas dokonywania wielokryterialnej analizy wariantów przebiegu trasy. Stanowią jeden z elementów decydujących o wyborze wariantu ale nie są argumentem jedynym. Podczas wieloletnich prac planistycznych dotyczących WOW analizowane były inne warianty przebiegu, między innymi zakładające przeprowadzenie WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów. Wariant ten został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców.

Ad.3 GDDKiA podczas całego okresu trwania prac projektowych dotyczących ww. tematu wielokrotnie podejmowała kroki mające na celu minimalizację konfliktów społecznych czego potwierdzeniem jest włączenie do opracowania przebiegu trasy WOW wariantu omijającego dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek i prowadzenie jej przez Poligon oraz Halinów czy wariantem zakładającym przejście projektowanej trasy istniejącymi ciągami komunikacyjnymi – ul. Żołnierską oraz Trakt Brzeski. Wariant trasy omijający Wesołą i biegnący przez Halinów został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wariant zakładający wprowadzenie ciągu trasy ekspresowej w istniejący układ drogowy również został odrzucony ze względu na bardzo dużą ilość koniecznych wyburzeń wzdłuż ul. Bronisława Czecha i Traktu Brzeskiego oraz konieczność budowy dwóch dróg równoległych do WOW, które musiałyby przejąć rolę istniejącego ciągu komunikacyjnego i zapewnić mieszkańcom połączenia lokalne. Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców.

Ad. 4 Przesunięcie przebiegu trasy WOW w wariantcie czerwonym o około 100m w rejonie osiedla Grzybowa, które sąsiaduje bezpośrednio z przebiegiem trasy zostało wykonane na wniosek mieszkańców tego osiedla.

Ad.5 Wieloletnie prace studialne oraz analizy różnych wariantów (przez Halinów, istniejącymi ciągami komunikacyjnymi) wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców.

Ad 6. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 4 do wniosku nr 1, pkt 5c do formularza wniosku nr 11.

Ad.7. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 5 do formularza wniosku nr 1.

Ad. 8. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 4 do formularza wniosku nr 1, pkt 5c do formularza wniosku nr 11

Prognozowane prognozy ruchu dla lat 2020 i 2035 zostały przedstawione w tabeli w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 1. Na odcinku Węzeł Rembertów – Wesoła prognozowany ruch w 2035 r będzie wynosił ok 70 000 na dobę.

Ad. 9 Na obecnym etapie projektowania analizowane są dwa przebiegi trasy przez Wesołą. W jednym wariantcie (wariant zielony) trasa omija Park Krajobrazowy oraz jego otulinę, natomiast w drugim wariantcie (czerwonym) zajmuje powierzchnię ok 0,4 ha otuliny parku. Wybór wariantu najkorzystniejszego będzie dokonany na podstawie analiza wielokryterialnej ujmującej wszystkie aspekty środowiskowe włączając aspekty przyrodnicze oraz społeczne.

Ad. 10 Wyjaśnienia dotyczące uwarunkowań hydrogeologicznych oraz zagrożeń przedstawiono w odpowiedzi na pkt 1b) i 1 f) do formularza wniosku nr 4.

Ad.11 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 10.

Ad.12 Mieszkańcy dzielnicy Wesoła, w zależności od wyboru wariantu trasy będą mieli możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły zlokalizowane w dzielnicy Wesoła lub jej bezpośrednim sąsiedztwie. Odległość między węzłami w najgorszym przypadku wyniesie około 5km. Należy podkreślić również korzyści dla mieszkańców wynikające z budowy na ich terenie drogi szybkiego ruchu. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie budowa na koszt inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Ad. 13 Stanowisko zostanie ujęte w statystyce złożonych wniosków

Ad. 14 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
18	1356 - 1366	1. Wnioskodawca jest za wariantem zielonym budowy drogi ekspresowej S-17

Ad. 1 Wniosek został wzięty pod uwagę jako opowiadający się za wariantem zielonym i został ujęty w statystyce wniosków.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
19	1367 - 1372	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o wykluczenie wariantu "zielonego" przebiegu WOW od węzła Rembertów do węzła Zakręt, gdyż zniszczy on dzielnicę, wprowadzi ogromne zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców, pozbawi ich ujęć wody pitnej oraz nieodwracalnie podzieli obszar Wesołej Centrum, a zatem przyniesie wyłącznie straty we wszystkich rozpatrywanych aspektach. 2. Wniosek o zaplanowanie alternatywnego przebiegu WOW w taki sposób, aby nie przecinał dzielnicy Wesoła na części. 3. Wniosek o opracowanie wariantu po północnym obrzeżu poligonu tak, aby omijał cenne obszary przyrodnicze (rozległość terenów poligonu daje takie możliwości) 4. Wniosek o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej uwzględniających rozwój Warszawy i jej przedmieść na kilkanaście lat w przyszłość. W wielu krajach obwodnice lokalizuje się słusznie poza miastem, aby nie nastąpiło dramatyczne pogorszenie jakości życia mieszkańców. Na tym etapie projektu możliwe jest zaprojektowanie inwestycji tak, aby wyeliminować jej oczywiste wady. 5. Wniosek o podanie informacji, kto będzie weryfikował rzetelność opracowań wykonywanych dla GDDKiA i przez nią opłacanych

Ad. 1 Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 4 do wniosku nr 1, pkt 5c do formularza wniosku nr 11.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 9

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 4 Wszystkie parametry techniczne oraz elementy geometryczne, przekrój trasy jak również zabezpieczenia ekologicznych czy urządzenie bezpieczeństwa ruchu projektowane są na odległy horyzont czasowy. W tym przypadku opracowanie sporządzane jest dla prognozowanych natężeń ruchu w roku 2035. Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w

mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu a co za tym idzie odciążą centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt.

Ad. 5 Organem weryfikującym raport OOS będzie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, który będzie również odpowiedzialny za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Regionalny Dyrektor przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której określone zostaną warunki realizacji inwestycji ma obowiązek zasięgnąć również opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

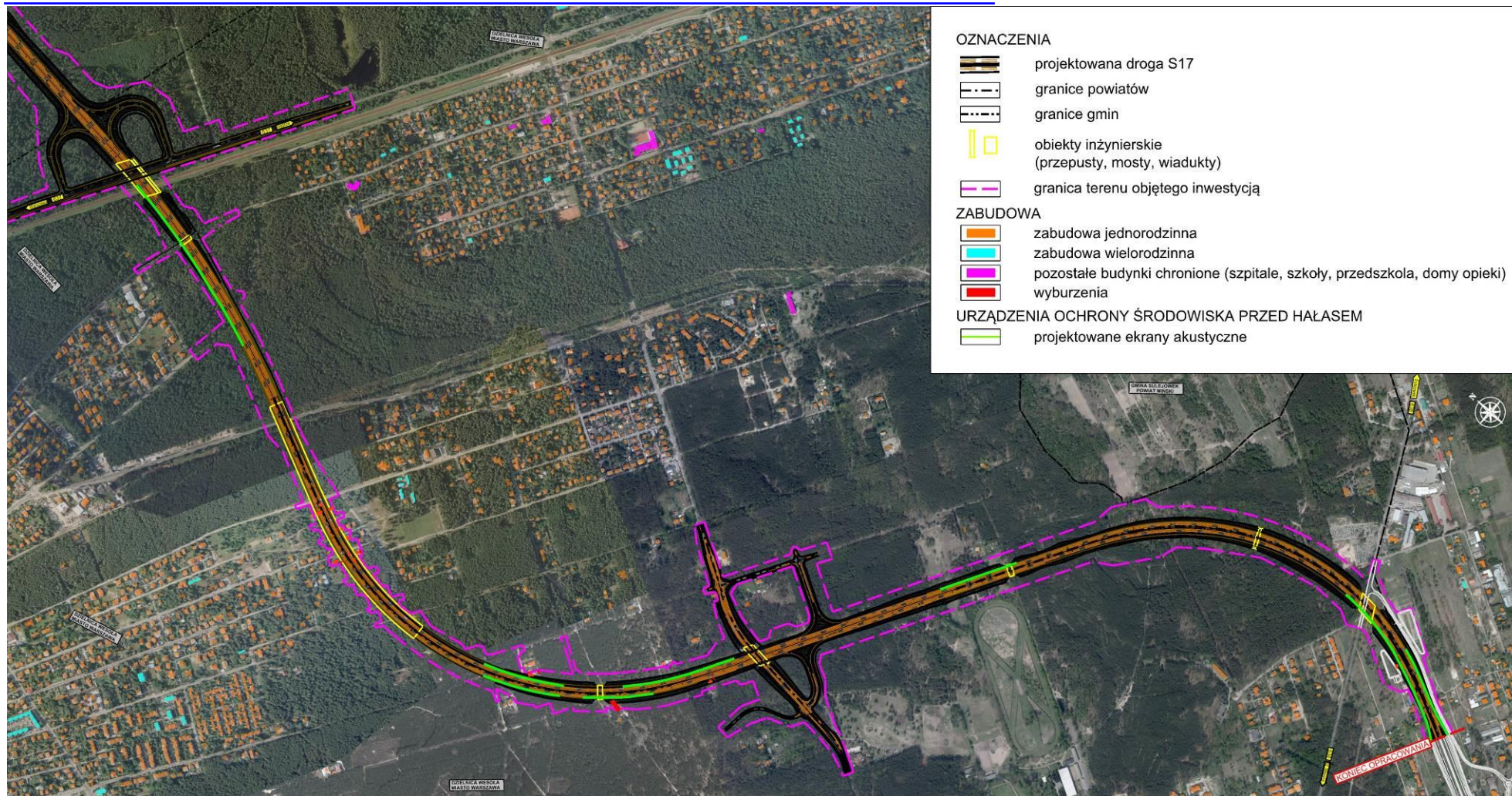
Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
20	1373 - 1379	<p>1. Stanowczy sprzeciw realizacji inwestycji wg wariantów oznaczonych numerami 3, 4, 6 i 7 (zgodnie z planem orientacyjnym firmy JACOBS nr rys D-01 styczeń 2013 r.) na odcinku przebiegającym od węzła "Zakręt" wzdłuż ul. Niemcewicza do węzła "Rembertów".</p> <p>2. Uzasadnienie wniosku: Przebieg WOW na ww. odcinku pokrywa się z analizowanym kilka lat temu wariantem W-2, który nigdy nie uzyskał akceptacji społecznej, a w analizie wielokryterialnej, został oceniony gorzej od war alternatywnych, w tym budzącego również liczne sprzeciwy war WIIIA, pokrywającego się z przebiegiem obecnie rozważanych war nr 1, 2, 5 i 8.</p> <p>a) Proponowane rozwiązania techniczne ww. wariantu polegające na wyniesieniu drogi S-17 na estakadę ponad ul I Praskiego Pułku zamiast planowanego wcześniej wykopu i tunelu drastycznie zwiększą poziom hałasu w kilkuset budynkach mieszkalnych zlokalizowanych w os Groszówka, Centrum, Wola Grzybowska, ul. Godebskiego oraz os Szkopówka (Sulejówek) jak również w położonym przy trasie szpitalu. Ponieważ w zakresie zabudowy mieszkalnej narażonej na hałas i konieczności budowy ekranów akustycznych omawiany wariant był oceniany uprzednio niżej lub na równi z alternatywnymi war, obecnie proponowane rozwiązania całkowicie ten wariant dyskwalifikują.</p> <p>b) Wariant ten jest najgorszym z możliwych w zakresie wpływu na ujęcia komunalne wody dla Wesolej (ujęcie w os Centrum) i Sulejówek (ujęcie i strefa ochr wód na Szkopówce).</p> <p>c) Wariant ten jest niezgodny z planami zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>3. Rezygnacja z węzła komunikacyjnego "Wesoła" nie tylko nie rozwiąże problemów komunikacyjnych mieszkańców Wesolej ale spowoduje dodatkowe obciążenie ruchem ulic I Praskiego Pułku i Okuniewskiej w rejonie przejazdu kolejowego, przez potok pojazdów dojeżdżających do węzła "Rembertów". Ulice te już obecnie w godzinach szczytu są przeciążone.</p>

Ad.1 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 6.

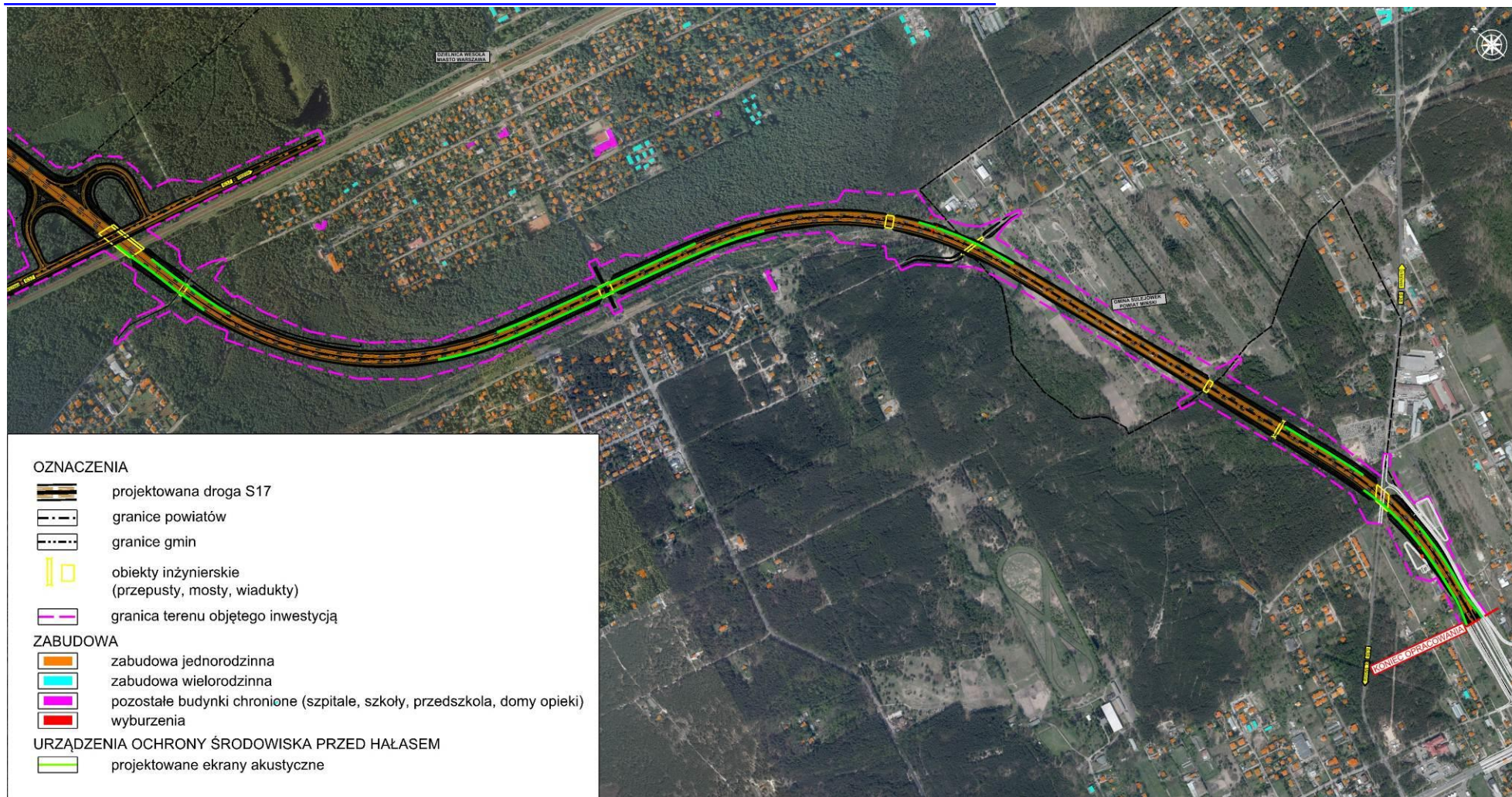
Ad.2 i 3 W miejscu przecięcia WOW z ul. 1-go Praskiego Pułku w wariantcie zielonym nie zaproponowano dodatkowego węzła z uwagi na ograniczenia terenowe (zwarła zabudowa mieszkaniowa wzdłuż ulicy Niemcewicza oraz 1-go Praskiego Pułku). Budowa węzła wiązałaby się z koniecznością wyburzeń i wywłaszczeń oraz dużym protestem społecznym. W przypadku wyboru przebiegu S-17 według wariantu 3, 4, 6 lub 7 mieszkańcy terenów przyległych będą mogli wjechać lub zjechać z drogi ekspresowej w węzle Rembertów lub węzle Zakręt oddalonych od siebie około 5 km. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW, co wskazuje na fakt, że pojawienie się tej trasy w sposób zasadniczy odciążą lokalny układ komunikacyjny. Dodatkowo deklarowane przez zarządców tych dróg zamierzenia inwestycyjne mające na celu ich rozbudowę oraz plany PKP dotyczące odkolizyjnienia przejazdu kolejowego w rejonie przecięcia z ul. 1-go Praskiego Pułku pozwalają stwierdzić, że warunki ruchu na istniejących ciągach drogowych będą zadowalające.

Ad. 2 a) Wstępne wyniki przeprowadzonych symulacji wykazały, że na tym obszarze będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku. Poniższe rysunki przedstawiają lokalizację ekranów w tych miejscach.

Parametry ekranów (długość, wysokość) zostały dobrane tak, aby na tym terenie były zachowane standardy jakości środowiska, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012.



Ryc. 8-4 Lokalizacja ekranów w wariancie czerwonym



Ryc. 8-5 Lokalizacja ekranów w wariacie zielonym

Ad. 2 b) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Ad. 2 c) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 i) do formularza wniosku nr 8.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
21	1380 - 1390	1. Wniosek o przebieg WOW między węzłem „Zakręt” i węzłem „Rembertów” zakreślony linią czerwoną.

Ad. 1 Wniosek został wzięty pod uwagę jako opowiadający się za wariantem czerwonym i został ujęty w statystyce wniosków.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
22	1391	1. Wnioskodawca nie wyraża zgody na "zielony" wariant WOW. 2. Sprzeciwia się umieszczeniu zjazdu z węzła po stronie południowej zamiast na ul. Okuniewskiej. 3. Prośba o odsunięcie czerwonego wariantu od ujęć wody.

Ad.1 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 6.

Ad.2 Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2

Ad.3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. We wszystkich przypadkach stosowane są dodatkowo środki ostrożności polegające na zastosowaniu szczelnego systemu odwodnienia drogowego. Zmiana przebiegu w rejonie jednego ujęcia ze względu na wysokie parametry techniczne trasy powoduje konieczność korekty jej przebiegu często na znacznie dłuższym odcinku, co rodzi nowe konflikty społeczne oraz możliwość zbliżenia się trasy do innych cennych przyrodniczo czy objętych ochroną obszarów. Szczegółowe wyjaśnienia odnośnie warunków hydrogeologicznych oraz zabezpieczeń wskazano w odpowiedzi na pkt 1b) i 1 f) do formularza wniosku nr 4

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
23	1392 - 1393	1. Obwodnica jak sama nazwa wskazuje powinna obwodzić ruch Warszawy. Proponowane rozwiązania wprowadzają ruch na teren dzielnicy 2. Projektowana wersja wzdłuż ul Niemcewicza narusza ciągi komunikacyjne mieszkańców, utrudnia dostęp do ośrodków użyteczności publicznej. Ta propozycja jest niedopuszczalna a wydawane na nią pieniądze są jawnym marnotrawstwem. Niedopuszczalne jest by brać pod uwagę ochronę zwierząt kosztem mieszkańców Wesołej. 3. Wersja postulowana - poza miastem - przez poligon. 4. Wersja wzdłuż ul. Niemcewicza - nieakceptowalna 5. Wariant historyczny - prośba o przedstawienie wpływu budowy i jej skutków na nieruchomości w okolicy i poziom wód gruntowych. Prośba o jasne i precyzyjne pisemne potwierdzenie braku skutków ubocznych, które będzie gwarancją i dowodem Wnioskodawcy w przypadku wyboru tego wariantu.

Ad.1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 10.

Ad.2 Komunikacja pomiędzy osiedlem w resztą dzielnicy będzie zapewniona poprzez istniejące w chwili obecnej ciągi komunikacyjne. Wszystkie instytucje publiczne oraz przedszkola i szkoły są zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych przebiegających w tym rejonie a ich ciągłość została w projekcie zachowana. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi również na kolejnych etapach

opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych. W raporcie OOS analizowane są wszystkie aspekty środowiskowe. W przypadku kolizji ciągów komunikacyjnych z cennymi przyrodniczo obszarami określa się zagrożenia oraz wskazuje środki minimalizujące lub kompensujące. Podobnie wszystkie możliwe analizy są prowadzone w przypadku obszarów zabudowanych tj. m.in. rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń powietrza, analiza warunków hydrogeologicznych, analizy akustyczne. Wyniki przeprowadzonych analiz opracowywanych na podstawie prognoz ruchu dla roku 2035 czyli 15 lat po oddaniu inwestycji do użytku wskazują, czy konieczne jest wprowadzenie zabezpieczeń poprawiających komfort życia mieszkańców zamieszkałych w najbliższej odległości od trasy. Zatem trasy odbywa się po przeanalizowaniu wszystkim komponentów środowiska w tym jego najważniejszego elementu, czyli człowieka.

Ad.3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnicy Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania osi drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówkę. Ponadto podczas wieloletnich prac planistycznych dotyczących WOW analizowane były inne warianty przebiegu, między innymi zakładające przeprowadzenie WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów. Wariant ten został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówkę spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców.

Ad. 4 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 6.

Ad. 5 Wnioskodawca nie doprecyzował o jaki przebieg wariantu historycznego chodzi, zatem trudno odnieść się do ww. punktu.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
24	1394	<p>1. Wniosek o utrzymanie węzła "Rembertów" w zaprojektowanym, pierwotnym kształcie.</p> <p>2. Protest przeciwko wnioskowi, forsowanemu przez grupę mieszkańców Rembertowa a który ma na celu zaprojektowanie zjazdu z węzła "Rembertów" po południowej stronie torów kolejowych. Wnioskodawca uważa, że zaprojektowany węzeł, który połączyłby WOW z ul. Okuniewską jest najbardziej optymalny (zwłaszcza wersja ślimakowa, z rondem bez świateł - wersja ze światłami mogłaby powodować tworzenie się korków w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego - a korki mogłyby sięgać aż po nieodległy rezerwat przyrody Natura 2000 "Bagno Jacka" - który zaczyna się tuż przy północnej stronie ul. Okuniewskiej).</p> <p>3. Po północnej stronie torów jest ul. Okuniewska, która ma status drogi wojewódzkiej. Tymczasem po południowej stronie torów są ulice o bardzo niskiej klasie technicznej - lokalne, osiedlowe, gminne i nie powinny być one powiązane z drogą ekspresową, a taką klasę (S) będzie miała WOW.</p> <p>4. Mieszkańcy Rembertowa argumentują, że chcą zaprojektowania węzła Rembertów dla zwiększenia swojej wygody, zapominając o tym, że tym samym zwiększyłaby się niewygodność mieszkańców Wesołej, zwłaszcza osiedla, przez które ów przejazd miałby się odbywać. Główny ruch miałby przejść przez ul Niemcewicza - łączącą Rembertów z Wesołą, która dziś i tak jest jedną z najbardziej obciążonych komunikacyjnie w dzielnicy.</p> <p>5. Mieszkańcy Rembertowa mieliby zapewniony dojazd do węzła Rembertów z dwóch stron - zarówno od zachodu (istniejący przejazd kolejowy ul. Cyrulików) oraz od wschodu (przejazd ul. Niemcewicza, I Praskiego Pułku i przejazd kolejowy przy stacji PKP Wesoła)</p>

		6. Najbardziej optymalnym wariantem, który w jakiś sposób mógłby ostudzić lobby mieszkańców Rembertowa postulujących przebudowę węzła Rembertów wg swoich oczekiwań, mógłby być wjazd na WOW przez węzeł Wesoła a zatem utrzymanie przebiegu WOW zgodnie z wariantem "czerwonym".
--	--	---

Ad. 1, 2, 3, 4, 5, 6 Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
25	1395 - 1396	<p>1. Przedstawione warianty budowy WOW na odcinku węzeł "Drewnica" - węzeł "Zakręt" przez dzielnicę Wesoła pokazanej na planie kolorem zielonym od Rembertowa do Zakrętu jest nie do zaakceptowania, ponieważ biegłby on równolegle do ul. Niemcewiczka przecinając ulicę centrum Wesolej - I Praskiego Pułku na nasypie obok domu Wnioskodawcy, obok szpitala MSW, w pobliżu ujęcia wody znajdującego się na terenie OSP Wesoła. Wariant ten przebiegałby w sąsiedztwie cmentarza z kościołem rzymsko-katolickim jak również przedszkola. Wariant powyższy należy uznać za niszczycielski a nawet sabotażowy, niedający żadnych korzyści dla mieszkańców Wesolej.</p> <p>2. Należy przypomnieć projektantom przedsięwzięcia, iż ww. projekt wariantu został w po pierwszym jego przedłożeniu dla mieszkańców oddalony. Trudno zrozumieć, dlaczego wariant powrócił i w chwili obecnej jest on z uporem maniaka forsowany.</p> <p>3. Według Wnioskodawcy projekt jest nie do przyjęcia.</p> <p>4. Następny plan budowy WOW zaplanowany od Rembertowa do Zakrętu, który przetnie ul. Niemcewiczka dalej ul. Prusa przecinając ul. I Praskiego Pułku i dalej obok Hipodromu do Zakrętu powinien być poddany analizie.</p> <p>5. Jedyne słuszny projekt to projekt samorządowy - przez poligon.</p>

Ad. 1, 2 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do wniosku nr 6.

Ad. 3, 4 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Ad. 5 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 23.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
26	1397	<p>1. W planach rozwoju i ekspansji gospodarczej stolicy, w perspektywie dzielnica Wesoła nie może pozostać bez drogi szybkiego ruchu.</p> <p>2. Stworzenie kilku miejsc - zwarta zabudowa miasta w perspektywie 50-100 lat, w rozwoju tej dzielnicy, a da stolicy rozwiązania w sposób polubowny, z zachowaniem zasad demokracji. Brakujące 15 km, odcinek tzw. "spinka" dla budowy drogi ekspresowej S-17, po przyjęciu wszystkich głosów mieszkańców - to wariant optymistyczny, to dla rozwoju stolicy, rozwoju tej dzielnicy - to główny i najważniejszy element dalszego rozwoju dzielnicy w W-wie.</p> <p>3. Uzasadnienie wniosku: Rozwój przyszłych pokoleń i ekspansji gospodarczej. Rozwój stolicy w perspektywie nadchodzących lat.</p>

Ad. 1, 2, 3 Wniosek został wzięty pod uwagę jako opowiadający się za poprowadzeniem trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy i został ujęty w statystyce wniosków.

Wniosek zostanie rozpatrzony na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Organ wydający powyższą decyzję wskaże, który z rozpatrywanych wariantów przeznaczony zostanie do dalszych prac projektowych oraz realizacji.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
-----------------------	---------------------------	--

27	1398 - 1451	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pomysł, aby każdy mieszkaniec osobiście wypowiedział się w sprawie przebiegu WOW zmierza do tego aby jak najmniej osób się wypowiedziało. 2. Co się stało z podpisami składanymi w proteście przeciwko przebiegowi WOW przez Wesołą składanymi wielokrotnie w poprzednich latach? 3. Nic się nie zmieniło, GDDKiA nie liczy się z głosami mieszkańców. 4. Ostatnie spotkanie informacyjne to tylko mydlenie oczu. Przesunięcie o 100m wariantu "czerwonego" niczego nie zmienia. 5. Dlaczego WOW koniecznie musi iść przez Wesołą? Komu tak bardzo na tym zależy, aby to piękne miejsce przestało nadawać się do życia? 6. Wnioskodawca nie wyraża zgody na przebieg WOW przez Wesołą!
-----------	--------------------	--

Ad. 1 Wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 2 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 3 GDDKiA podczas całego okresu trwania prac projektowych dotyczących ww. tematu wielokrotnie podejmowała kroki mające na celu minimalizację konfliktów społecznych czego potwierdzeniem jest włączenie do opracowania przebiegu trasy WOW wariantu omijającego dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek i prowadzenie jej przez Poligon oraz Halinów czy wariantem zakładającym przejście projektowanej trasy istniejącymi ciągami komunikacyjnymi – ul. Żołnierską oraz Trakt Brzeski. Wariant trasy omijający Wesołą i biegnący przez Halinów został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wariant zakładający wprowadzenie ciągu trasy ekspresowej w istniejący układ drogowy również został odrzucony ze względu na bardzo dużą ilość koniecznych wyburzeń wzdłuż ul. Bronisława Czecha i Traktu Brzeskiego oraz konieczność budowy dwóch dróg równoległych do WOW, które musiałyby przejąć rolę istniejącego ciągu komunikacyjnego i zapewnić mieszkańcom połączenia lokalne. Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców.

Ad. 4 Przesunięcie przebiegu trasy WOW w wariantcie czerwonym o około 100m w rejonie osiedla Grzybowa, które sąsiaduje bezpośrednio z przebiegiem trasy zostało wykonane na wniosek mieszkańców tego osiedla.

Ad. 5 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 5 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 6 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
28	1452 - 1462	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proszę o określenie: kto i kiedy dokona poprawy ulic i dróg dojazdowych wykorzystywanych w trakcie budowy? 2. Kto, kiedy i ile zapłaci za spadek cen nieruchomości położonych w strefie oddziaływania WOW? 3. Jaka odległość od WOW będzie przedmiotem zwrotów za obniżenie standardów życia mieszkańców Wesołej (hałas, spaliny)? 4. Dlaczego nie opracowano nowego wariantu przebiegu WOW, jeśli od wielu lat mieszkańcy Wesołej protestują przeciwko jej przebiegowi przez Wesołą? 5. Wnioskodawca nie wyraża zgody na przebieg WOW przez Wesołą!

Ad. 1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 5 do formularza wniosku nr 1.

Ad. 2, 3 Obecny wczesny etap projektowania ma na celu wyłonienie wariantu preferowanego przez inwestora na podstawie wszystkich zgromadzonych materiałów i wykonanych analiz. Nie jest zatem możliwe przy obecnym stanie zaawansowania projektu udzieleni odpowiedzi na to pytanie.

Ad. 4 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 23

Ad. 5 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
29	1463 - 1517	<p>1. Dlaczego na zebraniu nie zaprezentowano wariantu alternatywnego do wariantu przez Wesolą? Nie można kazać wybierać między złym a złym. Poza tym, to nie wybory miss, aby mieszkańcy wybierali między kolorem zielonym a czerwonym. Taka prezentacja może tylko prowadzić do skłócenia mieszkańców.</p> <p>2. Wnioskodawca oczekuje, że GDDKiA weźmie pod uwagę to, że aktualnie w Wesolej mieszka 23 tys. ludzi, i że budowa tego typu drogi na tym terenie znacznie obniży komfort życia, zarówno w trakcie budowy jak i podczas eksploatacji.</p> <p>3. Czy ktoś policzył ile kilometrów dróg dojazdowych do budowy zostanie zniszczonych i kto zapłaci za ich odbudowę? Szkoda byłoby niszczyć nowe, przyzwoite ulice.</p> <p>4. Czy ktoś policzył, jaki wpływ na środowisko naturalne i ludzi będzie miał ruch blisko 200 000 pojazdów na dobę?</p> <p>5. Wnioskodawca nie wyraża zgody na przebieg WOW przez Wesolą!</p>

Ad. 1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 23

Ad. 2 Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 4 do formularza wniosku nr 1 oraz pkt 5c do formularza wniosku nr 10.

Ad. 3 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 5 do formularza wniosku nr 1.

Ad. 4 Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 4 do wniosku nr 1, pkt 5c do formularza wniosku nr 10. Prognozowane prognozy ruchu dla lat 2020 i 20135 zostały przedstawione w tabeli w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 1. Na odcinku Węzeł Rembertów – Wesola prognozowany ruch w 2035 r będzie wynosił ok 70 000 na dobę.

Ad. 5 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
30	1518 - 1519	<p>1. Wnioskodawca nie wyraża zgody na przebieg obwodnicy przez dzielnicę Wesola i wnioskuje o usunięcie z dalszego postępowania wszystkich przedstawionych wariantów.</p> <p>a) Wszystkie warianty budowy S-17 dzielą dzielnicę Wesola. Przypominam, iż dotychczas dzielnica jest już podzielona - Os Stara Miłosna znajduje się po drugiej stronie traktu Brzeskiego, poza tym istnieje linia kolejowa, która już powoduje trudności w komunikacji dzielnicy.</p> <p>b) Przedstawione warianty nie rozwiążą potrzeb dzielnicy dotyczących sprawnej komunikacji (brak zjazdów i wjazdów na drogę ekspresową w rejonie Wesolej) a spowodują utopienie kolejnych milionów z kasy miejskiej na inwestycję, która poza skurczeniem się terenów zielonych i zwiększeniem stężenia spalin, rakotwórczo działających na organizm ludzki niewiele poprawi, ponieważ projektowane trzy pasy ruchu w każdą stronę, bez pasa awaryjnego spowodują powstanie korków w tym miejscu, jeśli nie teraz, to za kilka lat.</p> <p>c) Doprowadzi to do nieodwracalnej w skutkach degradacji tego rejonu. Tego typu kosztowne inwestycje planuje się perspektywicznie, na przestrzeni lat widać jak bardzo rozrosła się Wesola, musimy spojrzeć na to, co będzie za kolejne 10, 20 lat i dostosować do tego potrzeby mieszkańców.</p> <p>d) Wariant zielony jest niezgodny z podstawowymi dokumentami określającymi strategię rozwoju i zagospodarowania tj.: - Strategią Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020, - Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, - Planem Zagospodarowania</p>

		<p>Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, - Strategią Rozwoju m.st Warszawy do roku 2020, - Uchwałą Rady m.st. Warszawy.</p> <p>e) Węzeł "Rembertów" ingeruje w zwartą zabudowę os Grzybowa, z jednej strony linia kolejowa, z drugiej droga ekspresowa, spowoduje to prawdopodobnie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w tym rejonie, dlatego prosimy o przedstawienie ekspertyzy uwzględniającej nie tylko hałas pochodzący z drogi ekspresowej, ale także pochodzący z linii kolejowej.</p> <p>f) Wszystkie warianty przechodzące w tym rejonie są prawie identyczne i spowodują otoczenie osiedla z dwóch stron, wycinkę obszarów leśnych - pustynnienie okolicy, natężenie hałasu tranzytowo-kolejowego, zwiększenie stężenia szkodliwych dla zdrowia spalin, prawdopodobne skażenie bezcennych ujęć wodnych (zbyt małe strefy bezpieczeństwa).</p> <p>g) Osiedle stanie się zamkniętą enklawą z ograniczonym dostępem do instytucji publicznych znajdujących się po drugiej stronie estakad, w związku z powyższym wszystkie warianty niezgodne są z zasadą zrównoważonego rozwoju, która zyskała rangę konstytucyjną - została wpisana w art. 5 Konstytucji RP.</p> <p>2. Wniosek o opracowanie wariantu przebiegającego poza dzielnicą Wesoła spełniającego cele inwestycji i uwzględniającego zasadę zrównoważonego rozwoju. Patrząc perspektywnie na dynamiczny rozwój dzielnicy Wesoła należy oddalić obwodnicę od jej granicy tak, aby obwodnica faktycznie spełniała swoją funkcję a nie była kolejnym podziałem dzielnicy, który spowoduje lokalne ograniczenia komunikacji, wycinkę lasu, pustynnienie okolicy, zwiększenie stężenia spalin, przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu i zanieczyszczenie ujęć wody.</p>
--	--	--

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 9.

Ad. 1a) Przebiegi trasy WOW zostały tak zaprojektowane, żeby mieszkańcy dzielnicy Wesoła możliwie w jak najmniejszym stopniu odczuli ingerencję projektowanej drogi szybkiego ruchu w istniejące otoczenie. Na długim przebiegu w rejonie zabudowy jednorodzinnej przewidziano tunel (800m), utrzymano wszystkie ważne istniejące ciągi komunikacyjne oraz piesze i rowerowe.

Ad. 1b) Mieszkańcom Wesołej zapewniono, w zależności od wyboru wariantu trasy możliwość włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły zlokalizowane w dzielnicy lub jej bezpośrednim sąsiedztwie. Odległość między węzłami w najgorszym przypadku wyniesie około 5km. Droga ekspresowa będzie miała przekrój 2x3 pasy ruchu oraz na każdej jezdni pas awaryjny. Przeprowadzone obliczenia przepustowości dla roku 2035 wskazują na bardzo dobre warunki ruchu oraz dużą swobodę podróży. Należy podkreślić również korzyści dla mieszkańców wynikające z budowy na ich terenie drogi szybkiego ruchu. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie budowa na koszt inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Ad. 1c) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 16. oraz jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 1.

Ad. 1d), e), f), g) i Ad. 2 Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 i) do formularza wniosku nr 1 oraz pkt 5 c) do formularza wniosku nr 10 a także w odpowiedzi na pkt 2d) do formularza wniosku nr 7.

W Raporcie OŚ zostanie przedstawiona analiza oddziaływań skumulowanych, tj. przedmiotowej Inwestycji oraz przyległych źródeł hałasu (inne drogi, linie kolejowe), z określeniem ilościowego wpływu każdego z tych źródeł w wybranych - najbardziej narażonych - punktach emisji hałasu.

Wszystkie prezentowane warianty przebiegu trasy są zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju, która mówi przede wszystkim o specyficznym rozwoju społeczno gospodarczym prowadzącym do zaspokojenia potrzeb ludzkich z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych. Najważniejszą cechą rozwoju zrównoważonego jest jego wielopłaszczyznowość i wspólne przenikanie się aspektów społecznych, przyrodniczych i ekonomicznych. Sama ochrona środowiska czy zachowanie dóbr społecznych nie stanowi rozwoju zrównoważonego. Dopiero przenikanie się tych aspektów prowadzi do uzyskania pożądanego celu. W związku z powyższym inwestycja polegająca na budowie nowych połączeń komunikacyjnych umożliwiających społeczeństwu szybsze i bezpieczniejsze dotarcie do celu przy zastosowaniu wszelkich niezbędnych środków minimalizujących niekorzystny wpływ na środowisko przyrodnicze oraz społeczne jak najbardziej wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju i nie stoi w sprzeczności z artykułami Konstytucji

Rzeczypospolitej Polskiej ani inny aktów prawnych. Jednym z podstawowych programów działających ściśle według zasad zrównoważonego rozwoju jest Polityka Transportowa Państwa, która wskazuje jakość systemu transportowego jako jeden z kluczowych czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców oraz o rozwoju gospodarczym kraju i regionu.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
31	1520 - 1521	<p>1. Opracowanie określające przebieg WOW przedstawione przez Jacobs niewiele odbiega od opracowania poprzednio przygotowanego przez firmę Arkadis. Odległość od pasa drogi WOW S-17 od osi Grzybowa ul. Mokra w poprzedniej wersji wynosiła 60m a obecnie wynosi 100m.</p> <p>a) Wniosek o dokonanie szczegółowej analizy możliwości technicznych przebiegu trasy w rejonie Warszawa Wesola Os Grzybowa, ul. Mokra.</p> <p>b) Wnioski mieszkańców os. Grzybowa do poprzedniego opracowania wyraźnie wskazywały na konieczność przesunięcia trasy w głąb lasu, tj. ok. 200-250 m od ul. Mokrej. Szerokość pasa lasu między zabudowaniami położonymi po obu jego stronach wynosi 530 m, dlatego też nie ma przeszkód technicznych by wytyczyć przebieg trasy wzdłuż istniejącego pasa niezalesionej drogi (przedłużenie ul. Wspólnej do linii kolejowej).</p> <p>c) Wnioskodawca nie zgadza się na wariant czerwony. Wariant niebieski byłby lepszym rozwiązaniem, choć nie spełnia on w pełni oczekiwań mieszkańców Warszawa-Wesoła os. Grzybowa, ponieważ przebiega mniej niż 250 m od ul. Mokrej.</p> <p>d) zaproponowane opracowanie nie spełnia wymogów specyfikacji: pkt. 4 str. 36. Przy proponowanym przebiegu trasy wg war czerwonego bez wątplenia przekroczone zostaną normy hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza i konieczne będzie ustanowienie obszarów ograniczonego użytkowania pkt. 6, ppkt 12 oraz nie spełnia wymogów ppkt 5a i b specyfikacji.</p> <p>e) Mieszkańcy os Grzybowa oczekują wizji lokalnej w terenie z ich udziałem zgodnie z punktem 8 i 8.1 SIWZ.</p> <p>f) Wniosek, aby przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej przedstawiono załącznik do wniosku, tj. mapy ewidencyjnej w skali 1:1000 lub 1:500 ze wskazaniem szczegółowych odległości przebiegu trasy S-17 od zabudowań os. Grzybowa, ul. Mokra i Wesola (centrum ul. Głowackiego i ul. Kilińskiego).</p> <p>2. Proponowany przebieg WOW w chwili obecnej nie przystaje do rzeczywistości gdyż przebiega przez zaludnione tereny dzielnicy Wesoła, a także przez Mazowiecki Park Krajobrazowy i jego otulinę.</p> <p>a) Proponowana trasa w żadnym stopniu nie rozwiąże problemów komunikacyjnych Warszawy a jedynie wprowadzi ruch tranzytowy - w tym TIR-y przez Warszawę.</p> <p>b) Proponowany korytarz WOW jest błędny i nieaktualny, bo został opracowany przed ok 40 laty kiedy Warszawa miała inne granice.</p> <p>c) Wniosek o poddanie analizie zaproponowanych wariantów przebiegu trasy zgodnie z pkt. 2.3 "Zakres Opracowania" ppkt 2 i ustalenie przebiegu poza granicami Warszawy lub zastosowanie wariantu bezinwazyjnego ("nic nie robić"), co jest zgodne z SIWZ.</p> <p>d) Nie zgadzamy się na przebieg WOW w wariantach przedstawionych na spotkaniu informacyjnym w dniu 14 lutego 2013 oznaczonych kolorem czerwonym.</p>

Ad. 1 Przesunięcie przebiegu trasy WOW w wariantcie czerwonym o około 100m w rejonie osiedla Grzybowa, które sąsiaduje bezpośrednio z przebiegiem trasy zostało wykonane na wniosek mieszkańców tego osiedla.

Ad.1a Każdy odcinek drogi ekspresowej S-17 był szczegółowo analizowany z uwzględnieniem aspektów technicznych, społecznych, przyrodniczych i ekonomicznych.

Ad.1b Zmienne odległości między drogą ekspresową a ul. Mokrą na osiedlu Grzybowa wynikają z przebiegu wariantów Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Droga ekspresowa jest drogą o wysokiej klasie technicznej. Nie jest możliwe dowolne kształtowanie osi jezdni a co za tym idzie istnieje prawdopodobieństwo kolizji przebiegu trasy z istniejącymi zabudowaniami. Każda zmiana w przebiegu drogi ekspresowej powoduje korektę trasy na odcinku dochodzącym nawet do kilku kilometrów, co oznacza, że unikając kolizji z jedną zabudową stwarzamy konieczność wyburzeń w innym miejscu. Odległość od osiedla Grzybowa jest różna w zależności od wariantów przebiegu. Przy wyborze wariantu zielonego dochodzi do 300m.

Ad.1c), 2d) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad.1d) Zgodnie z pkt 4 str. 36 analizowane obecnie warianty uwzględniły wszystkie kwestie podniesione w dokumencie. Zmieniono przebieg trasy w pobliżu obszaru Natura 2000 „ Strzebla Błotna w Zielonce” omijając obszar w bezpiecznej odległości oraz proponując właściwe zabezpieczenia, przesunięto przebieg trasy WOW w wariantcie czerwonym o około 100m w rejonie osiedla Grzybowa, które sąsiaduje bezpośrednio z przebiegiem trasy (zgodnie z wnioskiem mieszkańców tego osiedla). Analizy akustyczne wskazały przekroczenia norm hałasu na niektórych odcinkach i w związku z powyższym zaprojektowano ekrany, dzięki którym te normy zostaną utrzymane. Wszystkie wymienione warunki specyfikacji zostały zatem wypełnione. Wstępne wyniki przeprowadzonych symulacji wykazały, że na obszarze od ulicy Okuniewskiej do Niemcewicza będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku. W związku z tym, dla wszystkich wariantów, zostały zaproponowane ekrany akustyczne. Lokalizację ekranów zobrazowano w odpowiedzi na pkt 2a do formularza wniosku nr 20

Parametry ekranów (długość, wysokość) zostały dobrane tak, aby na tym terenie były zachowane standardy jakości środowiska, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012.

Na podstawie analiz rozprzestrzeniania zanieczyszczeń powietrza nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych stężeń maksymalnych dwutlenku azotu, tlenku węgla, pyłu zawieszonego PM10 i benzenu oraz stężeń średniorocznych tlenków azotu, dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego PM10 i benzenu w odniesieniu do ochrony zdrowia ludzi oraz roślin poza terenem przewidywanym pod inwestycję (30 m od osi drogi – szerokość o najwęższym pasie trasy) Jedynie w przypadku eksploatacji tunelu w rejonie portali mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych stężeń jednogodzinnych dwutlenku azotu, jednakże częstość przekroczeń tych stężeń kształtuje się poniżej dopuszczalnej normy (0,18% dla roku 2020 i 0,16% dla roku 2035 przy wartości dopuszczalnej 0,2%). Ponadto w rejonie portali tunelu brak jest zabudowy chronionej, co dodatkowo ograniczy jego wpływ na okolicznych mieszkańców.

Ad. 1e) Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Projektanci kilkakrotnie byli na wizji lokalnej w terenie na analizowanych przebiegach Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Żaden z zapisów SIWZ nie zobowiązuje projektantów do wizyty w terenie z udziałem mieszkańców.

Ad. 1f) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Materiały graficzne stanowiące załącznik do Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego obejmować plan sytuacyjny w skali 1:2000 na tle aktualnych zdjęć lotniczych. Wszelkie odległości są możliwe do indywidualnego pomiarzenia przez zainteresowane strony. Załączniki do raportu obrazujące zasięgi hałasu będą sporządzone w skali 1: 5000 jest to skala pozwalająca na odczytanie rzeczywistych odległości. Mapa ewidencyjna będąca załącznikiem do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie dostępna w biurze projektowym.

Ad 2 Na obecnym etapie projektowania analizowane są dwa przebiegi trasy przez Wesołą. W jednym wariantcie (wariant zielony) trasa omija Park Krajobrazowy oraz jego otulinę, natomiast w drugim wariantcie (czerwonym) zajmuje powierzchnię ok 0,4 ha otuliny parku. Należy podkreślić jednocześnie, że przebieg trasy w proponowanych wariantach w minimalny sposób narusza zabudowę mieszkalną. W wariantcie czerwonym w związku z budową tunelu metodą odkrywkową na terenie Wesołej wyburzonych zostanie ok 11 budynków mieszkalnych oraz 14 budynków niemieszkalnych, podczas gdy wariant zielony przebiega przez tereny leśne, gdzie rozbiórki wymaga 1 budynek jednorodzinny (z wizji terenowej wynika, że prawdopodobnie opuszczony) oraz 1 budynek niemieszkalny.

Ad. 2a) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 1.

Ad. 2b) Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica, a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt. Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnie kształtowania osi drogi ekspresowej. Proszę złożyć wniosek do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o rozpisanie nowego przetargu na budowę drogi ekspresowej S-17, aby była możliwość ominięcia dzielnicy Wesoła. Granice administracyjne miasta nie wpływają na sposób kształtowania połączeń komunikacyjnych.

Ad. 2c) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Przy opracowaniu tego typu zawsze brany jest pod uwagę wariant bezinwestycyjny (opcja „nic nie robić”) i wszelkie rozwiązania projektowe są do tego wariantu porównywane. Dotyczy to zarówno prognoz ruchu jak analizy wielokryterialnej.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
-----------------------	---------------------------	--

32	1522	<p>1. Proponowany przebieg WOW w chwili obecnej nie przystaje do rzeczywistości gdyż przebiega przez zaludnione tereny dzielnicy Wesoła, a także przez Mazowiecki Park Krajobrazowy i jego otulinę.</p> <p>a) Proponowana trasa w żadnym stopniu nie rozwiąże problemów komunikacyjnych Warszawy a jedynie wprowadzi ruch tranzytowy - w tym TIR-y przez Warszawę.</p> <p>b) Proponowany korytarz WOW jest błędny i nieaktualny, bo został opracowany przed ok 40 laty, kiedy Warszawa miała inne granice.</p> <p>c) Wniosek o poddanie analizie zaproponowanych wariantów przebiegu trasy zgodnie z pkt. 2.3 "Zakres Opracowania" ppkt 2 i ustalenie przebiegu poza granicami Warszawy lub zastosowanie wariantu bezinwazyjnego ("nic nie robić") co jest zgodne z SIWZ.</p> <p>d) Wnioskodawca nie zgadza się na przebieg WOW w wariantach przedstawionych na spotkaniu informacyjnym w dniu 14 lutego 2013 oznaczonych kolorem czerwonym.</p> <p>2. Opracowanie określające przebieg WOW przedstawione przez Jacobs niewiele odbiega od opracowania poprzednio przygotowanego przez firmę Arkadis. Odległość od pasa drogi WOW S-17 od os Grzybowa ul. Mokra w poprzedniej wersji wynosiła 60m a obecnie wynosi 100m.</p> <p>a) Wniosek o dokonanie szczegółowej analizy możliwości technicznych przebiegu trasy w rejonie Warszawa Wesoła Os Grzybowa, ul. Mokra.</p> <p>b) Wnioski mieszkańców os Grzybowa do poprzedniego opracowania wyraźnie wskazywały na konieczność przesunięcia trasy w głąb lasu, tj. ok 200-250 m od ul. Mokrej. Szerokość pasa lasu między zabudowaniami położonymi po obu jego stronach wynosi 530 m, dlatego też nie ma przeszkód technicznych by wytyczyć przebieg trasy wzdłuż istniejącego pasa niezalesionej drogi (przedłużenie ul. Wspólnej do linii kolejowej).</p> <p>c) Wnioskodawca nie zgadza się na wariant czerwony. Wariant niebieski byłby lepszym rozwiązaniem, choć nie spełnia on w pełni oczekiwań mieszkańców Warszawa-Wesoła os. Grzybowa, ponieważ przebiega mniej niż 250 m od ul. Mokrej.</p> <p>d) Zaproponowane opracowanie nie spełnia wymogów specyfikacji: pkt. 4 str. 36. Przy proponowanym przebiegu trasy wg war czerwonego bez wątplenia przekroczone zostaną normy hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza i konieczne będzie ustanowienie obszarów ograniczonego użytkowania pkt. 6, ppkt 12 oraz nie spełnia wymogów ppkt 5a i b specyfikacji.</p> <p>e) Mieszkańcy os Grzybowa oczekują wizji lokalnej w terenie z ich udziałem zgodnie z punktem 8 i 8.1 SIWZ.</p> <p>f) Wniosek, aby przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej przedstawiono załącznik do wniosku, tj. mapy ewidencyjnej we skali 1:1000 lub 1:500 ze wskazaniem szczegółowych odległości przebiegu trasy S-17 od zabudowań Os Grzybowa, ul. Mokra i Wesoła (centrum ul. Głowackiego i Kilińskiego).</p>
-----------	-------------	---

Ad. 1 Wyjaśnienia jak w odpowiedzi do pkt 2 formularza wniosku nr 31

Ad. 2 Wyjaśnienia jak w odpowiedzi do pkt 1 formularza wniosku nr 31

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
33	1523 - 1526	<p>1. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe, społeczne).</p> <p>a) Pierwsza koncepcja budowy drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy i władze Wesołej stanowczo, wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę.</p> <p>b) Proponowane były różne warianty (w ostatnim postępowaniu wariant W3).</p> <p>c) GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców, których głos jest przez inwestora ignorowany.</p> <p>d) Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.</p> <p>2. Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14 lutego 2013 r mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła, wniosek o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego,</p>

	<p>przebiegającego przez centrum Wesolej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ:</p> <p>a) był odrzucony w poprzednim postępowaniu (2005-2008) przez wszystkie instytucje: Sanepid, Ministra Środowiska, Wojewodę, Radę Warszawy, GDDKiA.</p> <p>b) Został oprotestowany przez mieszkańców.</p> <p>c) Zagroza ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych.</p> <p>d) Rozcina centrum dzielnicy nasypem, bardzo utrudniając komunikację między Groszówką a wesole centrum.</p> <p>e) Zamyka mieszkańców na obszarze pomiędzy linią kolejową (która ma być rozbudowana), a drogą 637(północ) z dwóch stron obwodnicą (zachód i południe) potęgując hałas i zanieczyszczenia.</p> <p>f) Niszczy las, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesolej centrum.</p> <p>g) Narusza prawa nabyte mieszkańców zamieszkałych wzdłuż zielonego wariantu.</p> <p>h) Nie jest zgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (mpzp, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówek, woj. mazowieckiego).</p> <p>i) Z powodu braku węzła "Wesole" nie obsługuje ruchu lokalnego i uniemożliwia korzystanie z obwodnicy mieszkańcom całej dzielnicy</p> <p>3. Węzeł "Rembertów" powinien znajdować się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa.</p>
--	---

Ad. 1a), 1b), 1c) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 9.

Ad.1d) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1b i 1f do formularza wniosku nr 4 oraz na pkt 1c do formularza wniosku nr 7.

Ad.2 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi do pkt 2a -2 i do formularza wniosku nr 7.

Ad.3 Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
34	1527 - 1555	<p>1. Protest przeciwko wariantowi WOW na odcinku węzeł Zakręt - węzeł Drewnica, przebiegającemu przez rejon os. Szkopówka a dalej wzdłuż ul. Idzikowskiego i ul. Niemcewicz, oznaczonemu na mapie orientacyjnej kolorem zielonym.</p> <p>2. W wariantcie tym nie przewidziano żadnych tuneli. Brak tuneli powodować będzie rozcięcie struktur przestrzennych dzielnicy a także znacznie wpłynie na zwiększenie poziomu hałasu i zanieczyszczenie powietrza.</p> <p>3. W bliskiej odległości od planowanej trasy znajdują się liczne budynki mieszkalne, szkoła, przedszkole, szpital, budynek urzędu miasta.</p> <p>4. Trasa obwodnicy przebiegałaby w bezpośrednim sąsiedztwie terenów ochrony ujęć wody pitnej i spowodowałaby ich zanieczyszczenie.</p> <p>5. Wariant ten nie przewiduje także węzła komunikacyjnego, który łączyłby projektowaną trasę z ul. I Praskiego Pułku, uniemożliwiając mieszkańcom korzystanie z obwodnicy.</p>

Ad. 1 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Ad. 2 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2d) do formularza wniosku nr 7. A ponadto: Tereny mieszkalne narażone na ponadnormatywne oddziaływanie zostaną ochronione poprzez ekrany akustyczne w taki sposób, że standardy, jakości środowiska poza pasem drogowym Wschodniej Obwodnicy Warszawy zostaną zachowane.. Budowa tunelu w wariantcie zielonym mogłaby spowodować naruszenie stosunków wodnych w pobliżu ujęć, dlatego optymalnym rozwiązaniem na tym terenie jest poprowadzenie trasy po terenie lub na nasypie. Taka konstrukcja drogi w najmniejszym stopniu zagraża ujęciom w Wesolej oraz w Sulejówku. Budowa tuneli zwiększyłaby ilość obszarów narażonych zarówno na krótkotrwałe jak i długotrwałe zaburzenia przepływu wód podziemnych. Wstępne wyniki przeprowadzonych symulacji wykazały, że wzdłuż wariantu zielonego będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych wartości

poziomu dźwięku w środowisku. W związku z tym, dla wszystkich wariantów, zostały zaproponowane ekrany akustyczne. Lokalizację ekranów zobrazowano w odpowiedzi na pkt 2a do formularza wniosku nr 20

Biorąc pod uwagę powyższe, zaproponowane rozwiązania nie znajdują racjonalnego uzasadnienia. Szczegółowe analizy w zakresie oddziaływania akustycznego planowanej drogi i zakładanych zabezpieczeń zostaną przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Wstępne wyniki analiz akustycznych wzdłuż wariantu zielonego zostały przedstawione w odpowiedzi na pkt 2d do wniosku nr 29 oraz w pkt 1d do wniosku nr 31.

Wyjaśnienia dotyczące możliwych zanieczyszczeń powietrza zostały przedstawione w odpowiedzi na pkt 5c do wniosku nr 10.

Ad. 3 Wszystkie instytucje publiczne oraz przedszkola i szkoły są zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych przebiegających w tym rejonie a ich ciągłość została w projekcie zachowana. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi również na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2h do formularza wniosku nr 8.

Ad. 4 Wyjaśnienia szczegółowe jak powyżej w odpowiedzi na pkt 1b i 1f do formularza wniosku nr 4.

Ad. 5 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2i) do formularza wniosku nr 7.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
35	1556	<p>1. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe, społeczne). Wnioskodawca (proboszcz parafii Opatrzności Bożej w Dzielnicy Wesoła) wyraża głębokie zaniepokojenie i sprzeciw w imieniu własnym i parafian wobec projektu trasy ekspresowej przez Wesołą.</p> <p>2. W odniesieniu do projektowanych wariantów przebiegu przedstawionych przez Jacobs w dniu 14 lutego 2013 r. mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła, Wnioskodawca ocenia wariant zielony, jako najgorszy z powodów:</p> <p>a) Ekologicznych, zdrowotnych, społecznych, komunikacyjnych.</p> <p>b) Wariant zielony stanowić będzie sztuczne oddzielenie parafian mieszkających po drugiej stronie autostrady od parafii. Wielu wiernych przychodzi na msze oraz na cmentarz korzystając z licznych leśnych ścieżek.</p> <p>c) Zaprojektowana w formie nasypu trasa o szerokości ok 100m okrąży kościół i cmentarz z dwóch stron. Tym samym wariant ten podzieli nieodwracalnie dzielnicę na dwie części, połączone tylko jednym przejściem ul. I Praskiego Pułku. W ten sposób utrudni on lub wręcz uniemożliwi normalne funkcjonowanie dzielnicy.</p> <p>d) Znaczna część parafian chcąc uczestniczyć w mszach lub dotrzeć na cmentarz, zmuszona będzie do nadłożenia kilku kilometrów. Szczególne obawy dotyczą osób w podeszłym wieku i dzieci. Osoby te często nie dysponują samochodami, aby dojechać do kościoła. Tym samym parafianie będą musieli dokonywać często dramatycznych wyborów: czy stać ich na poświęcenie dodatkowych godzin i wysiłek aby uczestniczyć we mszy świętej czy też z niej zrezygnować usprawiedliwiając się niedogodną drogą.</p> <p>e) Innym rodzajem zagrożenia jest to, że zabytkowy kościół, dom rekolekcyjny, cmentarz usytuowane są na najwyższej wydmy w Wesołej. Wnioskodawca obawia się, że skutkiem kilkuletniej budowy i następnie eksploatacji drogi i związanych z tym wstrząsów, zanieczyszczeń i hałasu będzie obsunięcie się całej wydmy. Kościół o Opatrzności Bożej jest niewątpliwie niezwykłym przykładem sztuki sakralnej. Jego wnętrze o wyjątkowych walorach artystycznych stworzył prof. Jerzy Nowosielski. Wystrój kościoła został wpisany do Rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.</p> <p>f) kolejny problem to potrzeba powiększenia cmentarza w kierunku planowanej trasy.</p> <p>g) od kilku lat w domu rekolekcyjnym organizowane są bardzo często przez Wspólnotę Chemin Neuf spotkania modlitewne dla grup z całej Polski. Bliskość trasy zakłuci w znacznym stopniu atmosferę skupienia i modlitwy.</p>

Ad.1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 9.

Ad. 2, 2a) Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Ad.2 b), c), d) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2d) do formularza wniosku nr 7.

Ad. 2e) Ogólnie, drgania drogowe - poza sytuacjami specyficznymi - uznaje się za mało szkodliwe dla budynków. Przepisy określają w jaki sposób dokonać oceny drań w przypadku, gdy dana inwestycja drogowa już istnieje (PN-85/B-02170: „Ocena szkodliwości drgań przekazywanych przez podłoże na budynki”).

W przypadku oceny drgań od planowanej inwestycji, jak ma to miejsce w tym przypadku, literatura przedmiotu podaje, że dopuszczalna wartość amplitudy przyspieszeń drgań dla ludzi w budynkach wynosi:

* dla pory dnia: $a_D = 0.0072$ [m/s²],

* dla pory nocnej (22:00 - 6:00): $a_N = 0.005$ [m/s²].

W takim przypadku drgania nie są odczuwalne przez ludzi (PN-88/B-02171: „Ocena wpływu drgań na ludzi w budynkach”). Przy znacznej liczbie pojazdów ciężkich, drgania drogowe mogą negatywnie wpływać na stan techniczny - w szczególności starych - budynków. Amplituda drgań zależy od prędkości i masy pojazdów, a także od rodzaju i stanu nawierzchni jezdni, rodzaju gruntu w jej otoczeniu oraz odległości do budynków. Za literaturą przedmiotu należy przyjąć, jeśli amplituda drgań jest mniejsza od $a = 0.0036$ [m/s²], wówczas drgania nie mają żadnego wpływu na stan budynków.

W znacznej odległości od drogi - powyżej kilkudziesięciu metrów od jej osi - nawet przy znacznym natężeniu pojazdów ciężkich i korzystnych warunkach propagacji fali sejsmicznej, nie ma możliwości aby przedmiotowa inwestycja mogła stać się źródłem drgań mogących negatywnie wpłynąć na stan techniczny budynków, w tym zabytkowych obiektów sakralnych.

Ad. 2f) W chwili obecnej trasa WOW nie koliduje w żaden sposób z cmentarzem zlokalizowanym w rejonie Kościoła Opatrzności Bożej w związku z powyższym nie ma przeciwwskazań dla proponowanej lokalizacji. W przypadku wyboru wariantu zielonego rozbudowa cmentarza będzie możliwa do granicy pasa drogowego drogi ekspresowej.

Ad. 2g) Trasa WOW przebiega w sąsiedztwie zarówno instytucji publicznych, szkół, kościołów, szpitali jak również w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej. Celem opracowania jest między innymi zaproponowanie środków minimalizujących oddziaływanie akustyczne trasy w taki sposób, żeby nie stanowiła ona uciążliwości nie tylko dla pracowników w/w instytucji ale przede wszystkim dla mieszkańców terenów sąsiadujących z trasą. Zabudowa mieszkaniowa niejednokrotnie zlokalizowana jest w mniejszej odległości od WOW niż Kościół Opatrzności Bożej, który w zależności od wariantów oddalony jest od trasy minimum 300 m dla wariantów 3,4,6,7 oraz ok 500-550 w pozostałych wariantach, w związku z czym trasa nie będzie stanowiła przeszkody akustycznej a jej oddziaływanie będzie znacznie mniejsze niż sąsiedniej linii kolejowej czy innych ulic znajdujących się w przedmiotowym rejonie, które nie są wyposażone w ekrany akustyczne.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
36	1557 - 1558	1. Wniosek o usunięcie z postępowania wariantu zielonego przebiegającego przez centrum Wesolej między Urzędem Dzielnicy i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ: a) W poprzednim postępowaniu (2005-2008) następujące instytucje i organizacje odrzuciły ten wariant: Rada Miasta Sulejówek - Rada m.st Warszawy - Rada Miasta Zielonka - Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków - Stowarzyszenie Eko-Ochrona - Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji - Minister Rozwoju regionalnego - Wojewoda Mazowiecki - Minister Środowiska - GDDKiA - Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, który uznał, że ten wariant "przechodzi przez tereny zielone między dwoma zwartymi terenami zabudowy mieszkalnej, z której jedna część już obecnie narażona jest na uciążliwości hałasowe linii kolejowej. Ponadto na tym terenie istnieje szereg ujęć wody, które powinny podlegać szczególnej ochronie".

		<p>b) Obecnie wiadomo, że linia kolejowa będzie rozbudowana i przewidziana jest do ruchu pociągów dużych prędkości, co znacznie zwiększy poziom hałasu w dzielnicy.</p> <p>c) Ujęcia wody są bezpieczne, bo zasoby wodne w Polsce są bardzo małe.</p> <p>d) Mamy powody wyrażać swoje obawy, co do jakości obiecanych zabezpieczeń ujęć, biorąc pod uwagę jakość oddawanych dróg.</p> <p>e) Przewidziany nasyp przecina centrum Wesołej drastycznie utrudniając komunikację między częścią północną i południową.</p> <p>f) Wariant ten zagraża zdrowiu mieszkańców, skazanych na uciążliwości z powodu otaczających ich z dwóch stron fragmentów obwodnicy i linii kolejowej oraz drogi 637 - jest to niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju.</p> <p>g) W tej zamkniętej enklawie znajdują się 2 szkoły, 2 przedszkola oraz prawie wszystkie instytucje publiczne: straż, policja, ośrodek zdrowia, apteki, biblioteka, Dom Kultury, kościół, cmentarz, stacja kolejowa. Dostęp do nich zostanie bardzo ograniczony.</p> <p>h) Wariant zielony jest niezgodny z podstawowymi dokumentami określającymi strategię rozwoju i zagospodarowania tj.: - Strategią Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020, - Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy, - Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, - Strategią Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020, - MPZP miasta Sulejówek.</p> <p>i) Tym samym naruszone są prawa nabyte mieszkańców Wesołej, którzy w dobrej wierze budowali domy, wiedząc, że korytarz przewidziany pod obwodnicę przebiega zgodnie z wariantem czerwonym.</p> <p>j) Wariant zielony rozcina centrum dzielnicy nasypem - wiaduktem bardzo utrudniając komunikację między częścią północną i południową. Uniemożliwia korzystanie z licznych skrótów i ścieżek, którymi przechodzą mieszkańcy części północnej udając się do kościoła, na cmentarz, do ośrodka zdrowia, biblioteki, szkół, przedszkoli, stacji.</p> <p>k) Wariant zielony powoduje wycięcie lasu, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesołej centrum.</p> <p>l) Wariant zielony z uwagi na przebieg i brak tunelu (w który wyposażony ma być wariant czerwony) w znaczący sposób zakłóca trasy migracyjne dzikich zwierząt.</p> <p>2. Wniosek o zaprojektowanie jak największej liczby i rozmiarów przepustów dla dzikich zwierząt na odcinku węzeł "Poligon" - "Zakręt", ponieważ ingerencja w siedliska i szlaki wędrówne dzikich zwierząt w tym obszarze przez WOW, jest bardzo duża i działa niekorzystnie na zachowanie równowagi w ekosystemie.</p> <p>3. Wniosek o wykreślenie z projektu węzła "Wesoła", zachowując jedynie ciągłość drogi: I Praskiego Pułku po wiadukcie, ponieważ węzeł generowałby znaczne potoki samochodów chcących włączyć się lub zjechać z w/w węzła, zwiększając tym samym emisję spalin i hałasu.</p>
--	--	--

Ad 1a) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2a do formularza wniosku nr 7

Ad 1 b)-k) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2e do wniosku nr 7 i pkt 2 a- l do wniosku nr 8

Ad 1l), 2 Na odcinku zjazd technologiczny „Poligon” – węzeł „Zakręt” projektowanych jest, w zależności od wariantu, ok. 13 przejść, w tym 9 przejść dla małych zwierząt/płazów, 2 przejścia dla zwierząt średnich oraz 2-3 przejścia dla zwierząt dużych. Dodatkowo należy pod uwagę wziąć przejścia przed zjazdem technicznym „Poligon” w liczbie: 5 przejść dla zwierząt małych/płazów i 1 dla zwierząt dużych. Wszystkie przejścia dla zwierząt były uzgadniane z jednostkami zarządzającymi lasami oraz jednostkami obszarów chronionych.

Ad. 3 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów/przejazdów. Wnioski ze spotkań informacyjnych z mieszkańcami są jednym z składników analizy wielokryterialnej i ilość głosów na i przeciw konkretnym rozwiązaniom technicznym z pewnością wpłynie na decyzję o przyjęciu tych właśnie rozwiązań. Wyjaśnienia szczegółowe dotyczące oddziaływań hałasu zostały przedstawione w odpowiedzi na pkt 2a do formularza wniosku nr 20.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
37	1559 - 1633	<p>1. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe, społeczne).</p> <p>a) Pierwsza koncepcja budowy drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy i władze Wesołej stanowczo, wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę.</p> <p>b) Proponowane były różne warianty (w ostatnim postępowaniu wariant W3).</p> <p>c) GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców, których głos jest przez inwestora ignorowany.</p> <p>d) Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.</p> <p>2. Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14 lutego 2013 r mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła, wniosek o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ:</p> <p>a) Był odrzucony w poprzednim postępowaniu (2005-2008) przez wszystkie instytucje: Sanepid, Ministra Środowiska, Wojewodę, Radę Warszawy, GDDKiA.</p> <p>b) Został oprotestowany przez mieszkańców.</p> <p>c) Zagroza ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych.</p> <p>d) Rozcina centrum dzielnicy nasypem, bardzo utrudniając komunikację między częścią północną i południową.</p> <p>e) Odcina mieszkańców Groszówki od szkół, przedszkoli, stacji kolejowej, ośrodka zdrowia, kościoła, cmentarza, straży pożarnej, biblioteki, a centrum od Groszówki.</p> <p>f) Powoduje wycięcie lasu, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesołej centrum.</p> <p>g) Narusza prawa nabyte mieszkańców zamieszkałych wzdłuż planowanego przebiegu.</p> <p>h) Nie jest zgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (mpzp, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówka, woj. mazowieckiego).</p> <p>i) Nie obsługuje ruchu lokalnego (brak węzła "Wesoła") i uniemożliwia korzystanie z obwodnicy mieszkańcom całej dzielnicy.</p> <p>j) Ekologiczne, zielone, porośnięte lasem chroniącym zbiornik wody. Centrum dzielnicy zostałoby zamienione w emitujący spaliny i hałas obszar, nie dając w zamian mieszkańcom żadnych korzyści.</p> <p>k) Szczególnie zagrożone byłyby dzieci z 2 szkół i 2 przedszkoli usytuowanych w Wesołej centrum.</p> <p>3. Węzeł "Rembertów" powinien znajdować się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa.</p>

Ad.1a)-1c) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do wniosku nr 9

Ad.1d) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1c do formularza wniosku nr 7.

Ad.2 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Ad. 2a)-2i) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2a-2i do formularza wniosku nr 7.

Ad. 2j), 2k) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 4 do formularza wniosku nr 1 oraz pkt 5c do formularza wniosku nr 1.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
38	1634 - 1638	<p>1. Wniosek o natychmiastowe wstrzymanie prac związanych z budową obwodnicy wariantu "zielonego" przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicy i budynkiem straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę.</p>

		<p>2. Dlaczego obwodnica jak sama nazwa wskazuje ma przebiegać przez miasto a nie dookoła?</p> <p>3. Dlaczego nie może przebiegać węzłem "Rembertów" po północnej stronie linii kolejowej?</p> <p>4. Dlaczego o wyborze inwestycji decyduje tylko i przede wszystkim wskaźnik ekonomiczny (w postaci martwej liczby) a nie liczba mieszkańców miasta, lokalne rzeczywiste potrzeby, uciążliwości ruchu?</p> <p>5. Po wybudowaniu obwodnicy - jakie odszkodowania Państwo przewidują w związku z tym faktem?</p>
--	--	---

Ad. 1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 2 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 10.

Ad. 3 Wariant trasy WOW poprowadzony od węzła Rembertów równolegle do torów kolejowych po ich północnej stronie koliduje z obszarem Natura 2000 „Bagno Jacka”. Wariant taki oprócz naruszania obszarów cennych przyrodniczo na wysokości osiedla Wola Grzybowska musiałby przejść przez tereny zwartej zabudowy zarówno tego osiedla jak również Szkopówki, tak by włączyć się w stan projektowy węzła Zakręt. Z uwagi na powyższe uwarunkowania, wariant taki jest niekorzystny zarówno ze względów środowiskowych jak również społecznych.

Ad. 4 O wyborze wariant decyduje wynik wielokryterialnej analizy porównawczej. Analiza ta opiera się zestawieniu wielu elementów dotyczących wariantów przebiegu trasy, między innymi: kosztów, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, odbioru społecznego i preferencji mieszkańców, parametrów technicznych, bezpieczeństwa ruchu drogowego i wielu innych. Dopiero po przeprowadzeniu takiej analizy możliwy jest do wskazania wariant optymalny przebiegu trasy. Dodać należy, że kryterium kosztowe w podobnych analizach jest jedynie jednym z czynników podlegających ocenie i porównaniu.

Ad. 5 Na tym etapie prac projektowych nie ustala się jeszcze linii rozgraniczających inwestycję a co za tym idzie nie wskazuje się konkretnych obszarów terenu podlegających wykupowi na cele drogowe. Taka procedura ma miejsce dopiero na etapie projektu budowlanego, kiedy znane są precyzyjne rozwiązania techniczne i wówczas prowadzona jest procedura wywłaszczeniowa związana z wykupem gruntu oraz odszkodowaniami dla właścicieli.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
39	1639	<p>1. Wnioskuję o opracowanie wariantu przebiegającego poza dzielnicą Warszawa-Wesoła, spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe i społeczne).</p> <p>a) Pierwsza koncepcja drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy i władze miasta Wesoła, a następnie dzielnicy Warszawa-Wesoła stanowczo i wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę.</p> <p>Proponowane były różne warianty. GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania satysfakcjonującego mieszkańców. Od wielu lat głos mieszkańców jest ignorowany przez inwestora.</p> <p>b) Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.</p> <p>2. Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14.02.2013 r. mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła oraz w dniu 18.02.2013 r. mieszkańcom Sulejówka, wniosek, żeby Węzeł „Rembertów” znajdował się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa.</p> <p>3. Wniosek o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek - Szkopówkę, ponieważ zostało udowodnione i udokumentowane w trakcie poprzedniego postępowania w latach 2005 - 2008, że WARIANT ZIELONY JEST NIE DO PRZYJĘCIA ZE WZGLĘDÓW MERYTORYCZNYCH. KOLEJNE, SZCZEGÓŁOWE OPRACOWANIE TEGO WARIANTU W RAPORCIE BĘDZIE OZNACZAŁO NLEGOSPODARNOŚĆ INWESTORA W WYDAWANIU PUBLICZNYCH PIENIĘDZY.</p> <p>a) W czasie poprzedniego postępowania, jako zorganizowana grupa mieszkańców Wesołej I Sulejówka, sprzeciwialiśmy się przez 3 lata wprowadzeniu wariantu W2 (zielonego). W efekcie ogromnych wysiłków, tysięcy analiz, ekspertyz,</p>

		<p>komisji, badań, opinii - ten wariant W2 (zielony) został odrzucony.</p> <p>Obecnie, na spotkaniach w Wesolej i Sulejówku, przedstawiciele projektanta i inwestora przedstawili „nowe” warianty. Nowe jest jedynie biuro projektowe, a warianty są identyczne jak poprzednie, jeśli chodzi o teren Wesolej i Sulejówka. Całe postępowanie rozpoczęto w związku z obszarem „Natura 2000” dotyczącym odkrycia stawiku ze strzeblą błotną, znajdującym się w okolicy Ząbek, poza odcinkiem „Rembertów” – „Zakręt”.</p> <p>Taka troska o okazy fauny czy flory byłaby wzruszająca, gdyby nie całkowite ignorowanie protestów mieszkańców Wesolej i Sulejówka i ponowne rozpoczęcie tej samej procedury na bazie tych samych „starych” wariantów.</p> <p>b) Pani Katarzyna Wójcicka, mówiąc o wariacie czerwonym, użyła określenia – „jest on w świadomości mieszkańców” - otóż jest on nie tylko w świadomości mieszkańców, ale we wszystkich podstawowych dokumentach określających strategię rozwoju i zagospodarowania tj.</p> <ul style="list-style-type: none">-Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020-Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego-Strategii Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020-Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy-Miejskim Planie Zagospodarowania Przestrzennego miasta Sulejówek-Uchwale Rady m.st. Warszawy <p>Przepisy prawa stanowią, że zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego są jednym z ważnych składników analizy wielokryterialnej służącej do oceny wariantów.</p> <p>c) Koncepcja wariantu zielonego stanowi naruszenie zasady zaufania obywateli do organów Państwa oraz praw nabytych mieszkańców Wesolej i Sulejówka, którzy w dobrej wierze budowali domy, wiedząc, że korytarz przewidziany pod obwodnicę przebiega zgodnie z wariantem czerwonym.</p> <p>d) W swoim piśmie dotyczącym odrzucenia wariantu samorządowego W3 w roku 2007 przedstawiciel Inwestora stwierdza: „istotny udział w wyniku oceny m.in. parametr zgodności z planami zagospodarowania przestrzennego”.</p> <p>e) Wariant W3 jest niezgodny z podstawowymi dokumentami określającymi strategię rozwoju i zagospodarowania, tj:</p> <ul style="list-style-type: none">- Strategią Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego - 29.05.2006 r.- Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, uchwałą Sejmiku Województwa Mazowieckiego Nr 65/2004 z dnia 07.06.2004 r.- Strategią Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy- Mppz gminy Halinów. <p>f) Stanowi to jeden z ważnych elementów odmowy realizacji tego wariantu. Wnioskodawca oczekuje jednakowego traktowania przez inwestora argumentów związanych z wymienionym przez przedstawiciela GDDKiA parametrem zgodności z planami zagospodarowania przestrzennego. Jeżeli to dotyczy Halinowa i wariantu W3 (samorządowego), dotyczy również Wesolej i Sulejówka (wariantu zielonego).</p> <p>g) Pani Katarzyna Wójcicka, mówiąc o wariacie zielonym, użyła również określenia: „trasa przebiega na nasypie przez tereny zielone”. Powinna sprecyzować, że na tym terenie rośnie las, który zostanie całkowicie na całej długości wycięty w trakcie budowy przy trasie szerokości 100 m i drogach dojazdowych. Powinno się mówić, że ZAMIAST LASU powstanie ekspresowa trasa szybkiego ruchu.</p> <p>Oprócz tego, Pani projektant zapomina o zwartej zabudowie mieszkaniowej ciągnącej się po obu stronach tego terenu zalesionego oraz o ujęciu wody dla Wesolej w odległości 50 m od planowanej trasy.</p> <p>h) Te drobne niuanse, które umknęły na tym etapie Pani projektant, zostały już ujęte w opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego, który WYKLUCZYŁ ten wariant, uznając, że „przechodzi przez tereny zielone między dwoma sąsiednimi terenami zabudowy mieszkaniowej, a której jedna część już obecnie jest narażona na uciążliwości hałasowe linii kolejowej. Ponadto na tym terenie istnieje szereg ujęć wody, które powinny podlegać szczególnej ochronie”.</p> <ul style="list-style-type: none">- Obecnie wiadomo, że linia kolejowa będzie rozbudowana i przewidziana jest do ruchu pociągów dużych prędkości, co znacznie zwiększy poziom hałasu w dzielnicy. <p>i) Ujęcia wody są bezcenne, bo zasoby wody w Polsce są bardzo małe.</p> <p>j) Wycięcie lasu spowoduje pustynnienie okolicy i obniżenie poziomu wody, ponieważ drzewa stanowią naturalną ochronę zasobów podziemnego zbiornika.</p>
--	--	---

		<p>k) Wariant ten zagraża zdrowiu mieszkańców, skazanych na uciążliwości z powodu otaczających ich z dwóch stron fragmentów obwodnicy i linii kolejowej oraz drogi 637.</p> <p>l) Wariant zielony jest niezgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju.</p> <p>m) W tej zamkniętej enklawie znajdują się 2 szkoły i 2 przedszkola oraz prawie wszystkie instytucje publiczne: straż., Policja, ośrodek zdrowia, apteki, stacja kolejowa, biblioteka, Dom Kultury, kościół, cmentarz. Dostęp do nich zostanie drastycznie ograniczony.</p> <p>n) Wariant zielony stanowi największe zagrożenie dla kościoła wpisanego do rejestru zabytków, znajdującego się na wysokiej wydmie.</p> <p>o) Osobnym problemem jest realizacja inwestycji - mamy powody wyrażać poważne obawy, co do jakości projektowanego nasypu, jak również – obiecanych zabezpieczeń ujęć, biorąc pod uwagę jakość oddawanych dróg. Oto kilka przykładów cytowanych za „Gazetą Finansową”: „W czerwcu 2012 r. na południowej obwodnicy Warszawy (52) służby specjalne ujawniły budowę nasypów nie a piasku, a z gliny, w związku, z czym nakazano usunięcie 60 000 m³ wadliwego budulca. Po ujawnieniu tego faktu urzędnicy GDDKiA zmienili specyfikację budowy i dopuścili post factum materiał sprzeczny ze sztuką budowlaną. Na innym odcinku tej samej budowy ujawniono „podkład” z tłuczonych muszli klozetowych i worków śmieci. Wykonawca tłumaczył, że nie wiedział u tym „dzikim” wysypisku. Na innych odcinkach, robotnicy donosili o usypywaniu nasypów z ziemi omej. W Ropczycach (autostrada A4) generalny wykonawca miał na ten cel kupić sąsiadujące z placem budowy pole. Tam też fragmenty dróg powstawały na gruncie o stwierdzonej (22.07.2011r.) przez Wydział Technologii Laboratorium Drogowego w Rzeszowie zawartości 24,67% pyłów ilastych, których wykorzystanie na wilgotnym terenie jest sprzeczne ze sztuką budowlaną i przez brak stabilności naraża bezpieczeństwo użytkowników autostrady. Wilgotność naturalna gleby wynosiła 23,04%. Wiążąca w tym zakresie pozostaje norma PN-S-0225:1998 wykluczająca wykorzystanie takiego budulca w tych warunkach. Badanie przeprowadzone 08.09.2011 r. już po nagłośnieniu nieprawidłowości w polskich mediach, wykazało zerowy udział frakcji pyłowo-iłowej, co według osób budujących ten odcinek autostrady nie jest prawdą. Orzeczenie o przydatności gruntu z 17.06.2011r. wskazuje na zawartość, co najmniej 10,70% pyłów ilowych w gruncie. Zaznaczyć należy, że na tym odcinku budowano w maju, a wszelkie badania gruntów - przeprowadzane kolejno w czerwcu, lipcu i wrześniu - powinny być wykonane w trakcie budowania nasypów, a nie po.</p> <p>p) Inną formą oszczędności jest „usztynianie” gruntu podkładem z tanich płyt betonowych, co daje efekt krótkoterminowy. Płyty zapadają się w miękkie podłoże, a jego drobiny dostają się bezpośrednio pomiędzy płyty a drogę, co przy intensywnej eksploatacji nawierzchni m.in. dużej wagi ciężarówkami i autobusami, skutkować będzie jej szybkim rozpadem. Powyższe cytaty wskazują, że już na etapie planowania inwestycji należy zastosować zasadę ostrożności, unikając ryzyka skażenia ujęć wody w Wesołej i Sulejówku.</p> <p>r) Oprócz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w poprzednim postępowaniu następujące instytucje i organizacje odrzuciły ten wariant.</p> <ul style="list-style-type: none">- Rada Miasta Sulejówek- Rada m.st. Warszawy- Rada Miasta Zielonka- Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków- Stowarzyszenie Eko-Ochrona- Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji- Minister Rozwoju Regionalnego- Wojewoda Mazowiecki- Minister Środowiska- GDDKiA. <p>s) Osobnym zagadnieniem jest kwestia ekonomiczna. Pani projektant podkreślała, że wariant zielony jest tańszy. Od dawna przecież obserwujemy dramatycznie złą jakość oddawanych tras (patrz cytaty z doniesień prasowych), z powodu własnego stosowania kryterium najniższej ceny - istnieją poza tym koszty społeczne, kiedy zielona i cicha dzielnica zamieniona zostaje w trasę tranzytową dla TIR-ów. Koszty nie mogą decydować o przebiegu inwestycji, która będzie eksploatowana przez dziesiątki lat.</p> <p>t) Przy zielonym wariantcie nie ma tunelu, który pomógłby odtworzyć charakter dawnej zielonej dzielnicy.</p> <p>u) Wariant zielony rozcina centrum dzielnicy nasypem – wiaduktem, bardzo utrudniając komunikację między częścią północną i południową, uniemożliwia</p>
--	--	--

	<p>korzystanie z licznych skrótów i ścieżek, którymi przechodzą mieszkańcy części północnej udając się do kościoła, na cmentarz, do ośrodka zdrowia, biblioteki, szkół, przedszkoli, na stację kolejową.</p> <p>w) Wariant zielony nie przewiduje węzła Wesoła, co uniemożliwi obsługę ruchu lokalnego, czyli jedyną korzyść, jaką mieliby mieszkańcy dzielnicy w związku z ogromnym obciążeniem związanym z budową i eksploatacją obwodnicy w zielonej i ekologicznej do tej pory dzielnicy.</p> <p>x) Wariant zielony powoduje wycięcie lasu - jedynego miejsca rekreacji mieszkańców Wesolej centrum.</p> <p>y) Wprowadzenie zielonego wariantu wywołuje ostry konflikt społeczny między mieszkańcami Dzielnicy.</p> <p>z) Projekt wzniesienia ogromnego nasypu i wybudowania estakady na poziomie drugiego piętra w newralgicznym punkcie Wesolej, gdzie krzyżują się drogi łączące różne części Wesolej sprawia wrażenie totalnego ignorowania realiów dotyczących funkcjonowania dzielnicy i traktowania mieszkańców jak osoby pozbawione praw do obrony swoich racji, sprawiające jedynie kłopot projektantowi i inwestorowi.</p> <p>aa) Pozbawienie mieszkańców zielonej przestrzeni leśnej i zastąpienie jej pejzażem przemysłowym z nasypem i estakadą, narzucenie mieszkańcom ogromnego hałasu, związanego z tranzytowym ruchem 140.000 pojazdów na dobę traktowane jest w kategoriach całkowicie odhumanizowanych. Inwestor ani projektant nie biorą pod uwagę wyborów mieszkańców, którzy wybrali tę dzielnicę, aby uniknąć hałasu i mieć za oknami las, a nie wiadukt. Budowali tu domy po sprawdzeniu dokumentacji planistycznej, która nie zawierała w tym miejscu żadnej rezerwy komunikacyjnej.</p> <p>ab) Na ostatnich spotkaniach powiedziano mieszkańcom, że wariant W3 przez poligon został odrzucony przez Inwestora w poprzednim postępowaniu i dlatego nie jest rozpatrywany.</p> <p>Powyżej staraliśmy się udowodnić, że z bardzo wielu istotnych przyczyn, wariant zielony również został odrzucony, m.in. przez GDDKiA.</p> <p>4. Stosując zatem powyższą logikę, wariant zielony nie powinien być w ogóle rozpatrywany w dalszym postępowaniu, o co Wnioskodawca wnioskuje.</p>
--	---

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 9.

Ad. 1a) Podczas wieloletnich prac planistycznych dotyczących WOW analizowane były inne warianty przebiegu, między innymi zakładające przeprowadzenie WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów oraz wariant zakładający przejście projektowanej trasy istniejącymi ciągami komunikacyjnymi – ul. Żołnierską oraz Trakt Brzeski. Wariant trasy omijający Wesołą i biegnący przez Halinów został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wariant zakładający wprowadzenie ciągu trasy ekspresowej w istniejący układ drogowy również został odrzucony ze względu na bardzo dużą ilość koniecznych wyburzeń wzdłuż ul. Bronisława Czecha i Traktu Brzeskiego oraz konieczność budowy dwóch dróg równoległych do WOW, które musiałyby przejąć rolę istniejącego ciągu komunikacyjnego i zapewnić mieszkańcom połączenia lokalne. Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówkę spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja w sprawie środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców.

Ad. 1b) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1c do formularza wniosku nr 7.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Ad. 3 O wyborze wariant decyduje wynik wielokryterialnej analizy porównawczej. Analiza ta opiera się zestawieniu wielu elementów dotyczących wariantów przebiegu trasy, między innymi: kosztów, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, odbioru społecznego i preferencji mieszkańców, parametrów technicznych, bezpieczeństwa ruchu drogowego i wielu innych. Dopiero po przeprowadzeniu takiej analizy możliwy jest do wskazania wariant optymalny przebiegu trasy. Dodać należy, że kryterium kosztowe w podobnych analizach jest jedynie jednym z czynników podlegających ocenie i porównaniu.

Ad 3. a-d) Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2a-2i do formularza wniosku nr 7.

Ad. 3e) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2h) do wniosku nr 7.

Ad. 3f) Obecność trasy w dokumentach planistycznych dotyczących danego obszaru administracyjnego jest elementem niewątpliwie pożądanym ale nie jest niezbędne do realizacji inwestycji (zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej). Zarówno w wariantcie WOW przebiegającym przez Sulejówkę jak i przez Halinów trasa to nie znajduje odniesienia w dokumentach planistycznych i ten argument stanowi jeden z aspektów branych pod uwagę przy ocenie wariantów w analizie wielokryterialnej, jednak nie jest to aspekt decydujący. Proponowany poprzednio wariant trasy omijający Wesołą i biegnący przez Halinów został kategorycznie odrzucony nie z uwagi na MPZP ale z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa a przede wszystkim brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną).

Ad. 3g) Trasa WOW według wariantu zielonego zgodnie z informacją przekazaną na spotkaniach z mieszkańcami, w rejonie Wesołej przebiegać będzie na nasypie drogowym. Sprawą oczywistą jest, że grunty zarówno leśne jak i działki, na których zlokalizowane są inne formy zagospodarowania przestrzennego (zabudowa, grunty rolne czy nieużytki) położone w przyszłym pasie drogowym WOW zostaną przez Inwestora wykupione a ich dotychczasowe przeznaczenie ulegnie zmianie. Wariant zielony przebiega co prawda przez tereny leśne, ale nie stanowiące obszarów szczególnie cennych przyrodniczo. Jego zaletą jest jednak brak kolizji z zabudową mieszkaniową. Podkreślić należy, że budowa trasy WOW w każdym z prezentowanych wariantów niewątpliwie wpłynie na obszary położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie, projekt przewiduje jednak niezbędne środki minimalizujące negatywne oddziaływanie inwestycji w zakresie zarówno społecznym (m.in. ekrany akustyczne, szczelny system odwodnienia) jak i przyrodniczym (przejścia dla zwierząt, ekrany antyosłnieniowe)). Wyjaśnienia szczegółowe dotyczące zajętości drogi oraz powierzchni planowanej do wycięcia lasu jak w odpowiedzi na pkt 1c-d do formularza wniosku nr 4.

Ad. 3h) Budowa trasy szybkiego ruchu w każdym z prezentowanych wariantów niewątpliwie wpłynie na obszary położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie, projekt przewiduje jednak wszelkie niezbędne środki minimalizujące negatywne oddziaływanie inwestycji w zakresie zarówno społecznym (m.in. ekrany akustyczne, szczelny system odwodnienia) jak i przyrodniczym (przejścia dla zwierząt, ekrany antyosłnieniowe). Żadna z zaproponowanych tras nie narusza stref ochronnych bezpośredniej ujęć wody, chociaż w chwili obecnej istnieją możliwości techniczne przeprowadzenia tego typu inwestycji nawet przez taki obszar.

Ad 3i), j), k) Wyjaśnienia szczegółowe dotyczące zajętości drogi oraz powierzchni planowanej do wycięcia lasu jak w odpowiedzi na pkt 1f do wniosku nr 45 oraz odpowiedzi do formularza wniosku nr 8.

Ad. 3l) Wszystkie prezentowane warianty przebiegu trasy są zgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju, która mówi przede wszystkim o specyficznym rozwoju społeczno gospodarczym prowadzącym do zaspokojenia potrzeb ludzkich z uwzględnieniem uwarunkowań środowiskowych. Najważniejszą cechą rozwoju zrównoważonego jest jego wielopłaszczyznowość i wspólne przenikanie się aspektów społecznych, przyrodniczych i ekonomicznych. Sama ochrona środowiska czy zachowanie dóbr społecznych nie stanowi rozwoju zrównoważonego. Dopiero przenikanie się tych aspektów prowadzi do uzyskania pożądanego celu. W związku z powyższym inwestycja polegająca na budowie nowych połączeń komunikacyjnych umożliwiających społeczeństwu szybsze i bezpieczniejsze dotarcie do celu przy zastosowaniu wszelkich niezbędnych środków minimalizujących niekorzystny wpływ na środowisko przyrodnicze oraz społeczne jak najbardziej wpisuje się w zasadę zrównoważonego rozwoju i nie stoi w sprzeczności z artykułami Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej ani innymi aktów prawnych. Jednym z podstawowych programów działających ściśle według zasad zrównoważonego rozwoju jest Polityka Transportowa Państwa, która wskazuje jakość systemu transportowego jako jeden z kluczowych czynników decydujących o warunkach życia mieszkańców oraz o rozwoju gospodarczym kraju i regionu.

Ad. 3l) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2d) do formularza wniosku nr 7.

Ad. 3m) Wyjaśnienie jak w odpowiedzi do pkt 2h do formularza wniosku nr 8

Ad. 3n) Firma Jacobs jest jednostką opracowującą Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe, którego celem jest wybór najkorzystniejszego przebiegu trasy WOW przy założeniu warunków brzegowych – początku w węźle Drewnica, końcu w węźle Zakręt. Wszelkie powstające opracowania są sporządzane w dobrej wierze i zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, praktyką inżynierską a przede wszystkim z obowiązującymi aktami prawnymi i wytycznymi dotyczącymi projektowania dróg.

Ad. 3o) Etap Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego służy tylko i wyłącznie wyborowi wariantu przebiegu trasy i nie określa szczegółowych rozwiązań technicznych czy technologicznych. Kolejnym etapem prac projektowych jest Koncepcja Programowa, dalej Projekt Budowlany i Projekt Wykonawczy, które służą uszczegółowieniu przyjętych na wstępie założeń i przewidują dokładną analizę wszelkich

uwarunkowań. Na każdym z kolejnych etapów przewidywane są spotkania informacyjno/konsultacyjne z mieszkańcami, na których będzie można zgłaszać wszelkie uwagi i wątpliwości natury technicznej.

Ad. 3p) Wyjaśnienie jak w odpowiedzi do pkt 4 do formularza wniosku nr 1

Ad. 3r) Przebieg WOW według wariantu zielonego, zgodnie z informacją przekazaną na spotkaniach z mieszkańcami, jest opcją korzystniejszą z punktu widzenia kosztów. Na ten fakt ma wpływ przede wszystkim brak konieczności i możliwości zaprojektowania tunelu oraz węzła drogowego w rejonie ul. 1-go Praskiego Pułku a nie gorsza jakość inwestycji. Jednak podkreślić należy, że o wyborze wariantu decyduje wynik wielokryterialnej analizy porównawczej a nie koszty. Analiza ta opiera się zestawieniu wielu elementów dotyczących wariantów przebiegu trasy, między innymi: kosztów, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, odbioru społecznego i preferencji mieszkańców, parametrów technicznych, bezpieczeństwa ruchu drogowego i wielu innych. Dopiero po przeprowadzeniu takiej analizy możliwy jest do wskazania wariant optymalny przebiegu trasy. Dodać należy, że kryterium kosztowe w podobnych analizach jest jedynie jednym z czynników podlegających ocenie i porównaniu.

Ad. 3s) Trasa WOW w wariantcie zielonym nie zakłada realizacji tunelu, co wynika zarówno z faktu, że wariant ten nie rozcina struktur mieszkaniowych jak również z warunków hydrogeologicznych.

Budowa tunelu w wariantcie zielonym mogłaby spowodować naruszenie stosunków wodnych w pobliżu ujęć, dlatego optymalnym rozwiązaniem na tym terenie jest poprowadzenie trasy po terenie lub na nasypie. Taka konstrukcja drogi w najmniejszym stopniu zagraża ujęciom w Wesolej oraz w Sulejówku. Budowa tuneli zwiększyłaby ilość obszarów narażonych zarówno na krótkotrwałe jak i długotrwałe zaburzenia przepływu wód podziemnych. Analizy akustyczne wskazują, że ponadnormatywne przekroczenia wzdłuż wariantu zielonego dotyczą zabudowy po zachodniej i w mniejszym stopniu wschodniej stronie projektowanej drogi. W tym wypadku planowane są tutaj ekrany, które zminimalizują uciążliwości wywołane zwiększonym natężeniem ruchu.

Biorąc pod uwagę powyższe, zaproponowane rozwiązania nie znajdują racjonalnego uzasadnienia. Szczegółowe analizy w zakresie oddziaływania akustycznego planowanej drogi i zakładanych zabezpieczeń zostaną przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Parametry ekranów (długość, wysokość) zostały dobrane tak, aby na tym terenie były zachowane standardy jakości środowiska, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012.

Należy również dodać, że zgodnie z prognozami ruchu przedstawionymi w odpowiedzi na pkt 2 do wniosku nr 1 udział samochodów ciężarowych wynosi nie więcej niż 15 %.

Ad. 2t) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2d) do formularza wniosku nr 7.

Ad. 2u) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2i) do formularza wniosku nr 7.

Ad. 3w) Wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 2k) do formularza wniosku 8.

Ad. 3x) Wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 1c) i d) do formularza wniosku 4.

Ad. 3y) Po przeprowadzonej analizie warunków hydrogeologicznych wykluczono możliwość prowadzenia trasy S-17 w wykopie w rejonie osiedla Groszówka (duże obszary leśne oraz ujęcia wody). Zaproponowano wyniesienie drogi S-17 i pozostawienie ul. 1-go Praskiego Pułku biegnącej w poziomie terenu w celu uniknięcia konieczności wyburzeń części zabudowań zlokalizowanych w sąsiedztwie tej ulicy.

Ad. 3aa), 3ab) Zgodnie z prognozami ruchu przedstawionymi w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 1 prognozowany ruch na odcinku Rembertów -Wesoła to ok 70 000 poj. na dobę.

Ad. 4 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 6.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
40	1640 - 1641	1. Wniosek o ustalenie przebiegu WOW poza Wesołą. 2. Na wypadek nieuwzględnienia powyższego, preferencja dla przebiegu WOW wg wariantu zielonego, przy czym wniosku tego nie należy traktować, jako zgody na przebieg WOW przez Wesołą. 3. Na wypadek nieuwzględnienia powyższego i wyboru wariantu czerwonego,

		<p>zdecydowany sprzeciw wobec proponowanego jego przebiegu i proponowanej lokalizacji węzła Wesoła, w okolicy skrzyżowania ul. Prusa z I Praskiego Pułku i skrzyżowania ul. Staszica z I Praskiego Pułku w sposób uwidoczony pod adresem: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/s/spotkania-informacyjne-dotyczace_12051/Wesola15.jpg.</p> <p>a) Wniosek o osunięcie przebiegu WOW możliwie najdalej od ul. Prusa na południe i zastosowanie ekranów akustycznych o maksymalnej skuteczności i wysokości 8 m.</p> <p>b) Wniosek o odstąpienie od przeprowadzania ul. I Praskiego Pułku nasypem i wiaduktem nad WOW na odcinku za ul. Staszica, wzdłuż aktualnego przebiegu ul. I Pułku Praskiego.</p> <p>c) Wniosek o zaprojektowanie węzła i przebiegu ulicy I Pułku Praskiego nad WOW na wschód od aktualnego jej przebiegu w odległości, co najmniej 300 m od tego przebiegu - w sposób zbliżony do tego jak proponowała GDDKiA w 2010 r. (spotkanie 25.01.2010 r. i plany ogłoszone wówczas na stronach GDDKiA) i uczynienie odcinka aktualnej ul. I Praskiego Pułku od ul. Staszica do ul. Prusa ulicą jedynie dojazdową do ul. Prusa (zamknięcie dalszego przebiegu), przy czym wniosku nie należy traktować, jako zgody na przebieg WOW przez Wesołą.</p> <p>4) Ponadto wniosek o przeprowadzenie kolejnego spotkania informacyjnego dla mieszkańców Wesolej w sposób umożliwiający czytelne i szczegółowe przedstawienie proponowanych wariantów lokalizacyjnych WOW z uzasadnieniem przed ewentualnym przystąpieniem do ustalenia przebiegu trasy w wariantcie czerwonym, odbycie spotkania z mieszkańcami Groszówki w Wesolej.</p>
--	--	--

Ad.1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do wniosku nr 9

Ad.2 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Ad.3 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Ad.3a Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Droga ekspresowa jest drogą o wysokiej klasie technicznej. Nie jest możliwe dowolne kształtowanie osi jezdni a co za tym idzie istnieje prawdopodobieństwo kolizji przebiegu trasy z istniejącymi zabudowaniami. Zaprojektowany wariant drogi ekspresowej omija w możliwie największym zakresie tereny zwartej zabudowy jednakże w kilku miejscach występują pojedyncze kolizje. Każda zmiana w przebiegu drogi ekspresowej powoduje korektę trasy na odcinku dochodzącym nawet do kilku kilometrów, co oznacza, że unikając kolizji z jedną zabudową stwarzamy konieczność wyburzeń w innym miejscu.

Ad.3b Zastosowanie rozwiązania polegającego na przeprowadzeniu ul. 1-go Praskiego Pułku wiaduktem nad trasą S-17 ma swoje uzasadnienia zarówno techniczne jak i ekonomiczne. Takie rozwiązanie nie powoduje kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową ani nie utrudnia dojazdów do okolicznych posesji, jest również rozwiązaniem tańszym, na co wpływ ma niższa w porównaniu z WOW klasa drogi a co za tym idzie niższe wymagania techniczne.

Ad.3c Zaprojektowanie węzła Wesoła przesuniętego na wschód o ok. 300 m wiązało by się z konieczności znacznej przebudowy ul. 1-go Praskiego Pułku, co nie znajduje uzasadnienia ani ekonomicznego ani technicznego. Proponowane w roku 2010 rozwiązanie przytaczane we wniosku ostatecznie również nie zostało uzasadnienia i nie zostało wprowadzone do dokumentacji i poddane dalszym analizom. Zastosowane w projekcie rozwiązania w zakresie ochrony przed hałasem zapewnią mieszkańcom okolicznych terenów odpowiednie zabezpieczenie akustyczne.

Ad.4 Na tym etapie opracowań projektowych nie przewiduje się ponownych spotkań informacyjnych z mieszkańcami obszarów położonych w sąsiedztwie inwestycji. Wnioskowane informacje w większości zostały przedstawione we wcześniejszych odpowiedziach do wniosków. Ponadto po wystąpieniu GDDKiA z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, w ramach postępowania administracyjnego prowadzonego przez Regionalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska, będą przeprowadzone konsultacje społeczne, w ramach których organ może podjąć decyzję o przeprowadzeniu rozprawy administracyjnej, na której zostaną zaprezentowane wszystkie rozpatrywane warianty przebiegu trasy wraz z raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. W ramach raportu zostaną przeanalizowane warunki środowiskowe, będące przedmiotem wniosku oraz rozwiązania uwzględniające zabezpieczenia terenów przyległych przed uciążliwościami spowodowanymi oddziaływaniem drogi ekspresowej.

Szczegóły dotyczące procesu konsultacji społecznych na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawiono w odpowiedzi na pkt 1a) i 1b) do formularza wniosku nr 73 w Wesolej

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
41	1642 - 1643	<p>1. Na podstawie opracowania przedstawionego przez firmę Jacobs Wnioskodawca załącza własną analizę i porównanie przebiegu WOW w obrębie dzielnicy Wesola:</p> <p>a) Wariant zielony krótszy o 0,5 km od wariantu czerwonego.</p> <p>b) Wariant zielony nie narusza obszarów chronionych w granicach Wesolej i nie narusza wydm objętych ochroną natomiast wariant czerwony narusza cenne i chronione obszary przyrodnicze - narusza objęte ochroną wały wydymowe, najwyższe zagrożone wydmy przy zbiegu ulic Matejki, Broniewskiego, Uroczą 106,6 m n.p.m. - za ulicą Konarskiego, przed granicą z Sulejówkiem ok. 120 m n.p.m. Wariant czerwony w przeważającej części przebiega przez obszary gęsto zalesione i otulinę Mazowieckiego Parku Krajobrazowego od wielu lat objętych ścisłą ochroną przyrody i obowiązującym zakazem budowy inwestycji.</p> <p>c) Wariant czerwony droższy ze względu na budowę węzła; nawet przy założeniu braku węzła też droższy, bo to wariant dłuższy.</p> <p>d) Wariant zielony przebiega w naturalnym obniżeniu terenu, równolegle do linii wysokich napięć i ulicy Niemcewicza a więc w pasie zarezerwowanym dla kolejnych rozwiązań infrastrukturalnych np. WOW, natomiast wariant czerwony przebiega w tunelu ponad 800 m, prawdopodobnie droższym od wykopu.</p> <p>e) Wariant zielony przecina ul. I Praskiego Pułku bezkolizyjnie, nie niszczy innych ciągów komunikacyjnych, natomiast wariant czerwony niszczy i odcina szereg ciągów komunikacyjnych pomiędzy ulicami Prusa i Niemcewicza.</p> <p>f) Wariant czerwony w przeciwieństwie do zielonego wymaga wyburzenia 17 obiektów w tym jednej kamienicy 2-piętrowej wielorodzinnej i kilkunastu domów jednorodzinnych oraz innych obiektów.</p> <p>g) Wariant zielony nie koliduje z ujęciem wody i strefą ochronną ujęć w Sulejówku, przebiega poza obszarem chronionym.</p> <p>2. Zdaniem Wnioskodawcy z zestawienia wariantów jednoznacznie wynika, że bardziej korzystny dla dzielnicy Wesola ze względu na koszty jak również pod względem ekologicznym jest przebieg oznaczony kolorem zielonym.</p>

Proponowane we wniosku porównanie i zestawienie wszystkich wariantów przebiegu trasy jest uzasadnione i będzie wzięte pod uwagę na etapie sporządzania wielokryterialnej analizy porównawczej. Analiza ta opiera się zestawieniu wielu elementów dotyczących wariantów przebiegu trasy, między innymi: kosztów, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, odbioru społecznego i preferencji mieszkańców, parametrów technicznych, bezpieczeństwa ruchu drogowego i wielu innych. Dopiero po przeprowadzeniu takiej analizy możliwy jest do wskazania wariant optymalny przebiegu trasy.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
42	1644	<p>1. Wniosek o ustalenie przebiegu WOW poza Wesolą (2 mapy w załączeniu).</p> <p>2. Na wypadek nieuwzględnienia powyższego, preferencja dla przebiegu WOW wg wariantu zielonego,</p> <p>3. Na wypadek nieuwzględnienia powyższego i wyboru war czerwonego, zdecydowany sprzeciw wobec proponowanego jego przebiegu i proponowanej lokalizacji węzła Wesola, w okolicy skrzyżowania ul. Prusa z ul. I Praskiego Pułku i skrzyżowania ul. Staszica z ul. I Praskiego Pułku w sposób uwidoczony pod adresem: https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/s/spotkania-informacyjne-dotyczace_12051/Wesola15.jpg.</p> <p>a) Wniosek o osunięcie przebiegu WOW możliwie najdalej od ul. Prusa na południe i zastosowanie ekranów akustycznych o maksymalnej skuteczności i wysokości 8 m.</p> <p>b) Odstąpienie od przeprowadzania ul. I Praskiego Pułku nasypem i wiaduktem nad WOW na odcinku za ul. Staszica, wzdłuż aktualnego przebiegu ul. I Pułku Praskiego</p> <p>c) Zaprojektowanie węzła i przebiegu ulicy I Pułku Praskiego nad WOW na wschód od aktualnego jej przebiegu w odległości, co najmniej 300 m od tego przebiegu - w sposób zbliżony do tego jak proponowała GDDKiA w 2010 r. (spotkanie 25.01.2010 r. i plany ogłoszone wówczas na stronach GDDKiA) i uczynienie odcinka aktualnej ul. I Praskiego Pułku od ul. Staszica do ul. Prusa ulicą jedynie dojazdową do ul. Prusa</p>

	<p>(zamknięcie dalszego przebiegu),</p> <p>4) Ponadto wniosek o przeprowadzenie kolejnego spotkania informacyjnego dla mieszkańców Wesołej w sposób umożliwiający czytelne i szczegółowe przedstawienie proponowanych wariantów lokalizacyjnych WOW z uzasadnieniem przed ewentualnym przystąpieniem do ustalenia przebiegu trasy w wariantcie czerwonym, odbycie spotkania z mieszkańcami Groszówki w Wesołej.</p> <p>5) Uzasadnienie:</p> <p>a) Wniosek z pkt 1 uzasadniony jest groźbą całkowitej i nieodwracalnej degradacji i zniszczenia dzielnicy Wesoła w Warszawie proponowanym ustaleniem przebiegu WOW przez Wesołą. Przebieg taki spowodowałby nieuzasadnione i nieproporcjonalne naruszenie warunków życia mieszkańców. Ponadto przebieg taki naruszałby stosunki wodne i w inny sposób niekorzystnie oddziaływał na środowisko, a także zagrażał obiektom sakralnym i dobrom kultury (w postaci Kościoła Parafii Opatrzności Bożej, Domu Rekolekcyjnego i cmentarza). Możliwe jest ustalenie przebiegu WOW w inny sposób niż przez Wesołą i takich działań oczekujemy.</p> <p>b) Wniosek z pkt 2 złożony został na wypadek nieuwzględnienia wniosku z pkt 1 i nie może być traktowany, jako aprobata przebiegu WOW przez Wesołą. Wniosek nr 2 wiąże się z przekonaniem, że wariant zielony byłby o tyle mniej uciążliwy, iż pozwoliłby uniknąć budowania tunelu i naruszania terenów zabudowanych. Wciąż jednak jest on immanentnie obciążony wadami określonymi powyżej.</p> <p>c) Wniosek z pkt 3 złożony został na wypadek niemożliwości uwzględnienia wniosków z pkt 1 i 2, i nie może być traktowany, jako aprobata przebiegu WOW przez Wesołą. Wariant czerwony jest najgorszy z punktu widzenia oddziaływania na środowisko i niekorzystny dla mieszkańców. Z niewyjaśnionych powodów, został on na odcinku wzdłuż ul. Prusa i przy skrzyżowaniu z ul. I Pułku Praskiego zaproponowany w sposób zasadniczo odmienny niż GDDiKA proponowała poprzednio na etapie zaawansowanych prac projektowych tj. w 2010 r., a w szczególności na spotkaniu w Wesołej 25.01.2010 r. plany ogłoszone przez GDDiKA w załączeniu). Wówczas GDDiKA przedstawiała mieszkańcom te rozwiązania, jako optymalne komunikacyjnie, inwestycyjnie (minimalizacja wykupu) i zmniejszające uciążliwość dla mieszkańców.</p> <p>d) Zgodnie z zasadą zaufania obywateli do Państwa wytworzyło to uzasadnione przekonanie, że te proponowane wówczas rozwiązania - w razie ewentualnej realizacji WOW przez Wesołą - wyczerpują maksimum uciążliwości dla mieszkańców i można się spodziewać jedynie ich zmiany na korzyść mieszkańców. Także po uchyleniu decyzji przez sąd - GDDiKA zapewniała, że dalsze prace zmierzają jedynie do usunięcia błędów formalnych i uzupełnienia dokumentacji w koniecznym zakresie. Tymczasem przedstawione plany sytuacyjne ukazują na odcinku WOW wzdłuż ul. Prusa, od ul. Kościuszki i dalej na wschód aż za I. Pułku Praskiego, na przesunięcie WOW na północ, w kierunku zabudowań mieszkalnych.</p> <p>e) Całkowicie odmiennie zaprojektowany został węzeł Wesoła, w sposób rażąco ingerujący w posesje po obu stronach I Pułku Praskiego między ul. Staszica i ul. Prusa, i powodujący, że okoliczni mieszkańcy nie będą mieli warunków do normalnego życia. W tej sytuacji - w razie ewentualnego przebiegu zbliżonego do wariantu czerwonego - wnoszę o powrót do koncepcji z 2010 r. z tą korektą by przebieg WOW odsunąć jak najdalej od ul. Prusa na południe, a węzeł Wesoła od strony północnej jak najdalej odsunąć na wschód od ul. I Pułku Praskiego w oddaleniu od zabudowań mieszkalnych, I Pułku Praskiego przeprowadzić wiaduktem nad WOW w oddaleniu na wschód od aktualnego przebiegu tej ulicy, oraz obecny odcinek I Pułku Praskiego między ul. Staszica a ul. Prusa uczynić drogą dojazdową do ul. Prusa i zamknąć jej przebieg w kierunku południowym na styku z WOW, a także, by drogę łączącą wiadukt nad WOW z aktualnym przebiegiem I Pułku Praskiego przesunąć na północ i odsunąć od zabudowań mieszkalnych. Wnoszę także o zastosowanie ekranów akustycznych. Pozwoli to zmniejszyć uciążliwość.</p>
--	--

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 1 do formularza wniosku nr 9.

Ad. 2, 3 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 3a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Droga ekspresowa jest drogą o wysokiej klasie technicznej. Nie jest możliwe dowolne kształtowanie osi jezdni a co za tym idzie istnieje prawdopodobieństwo kolizji przebiegu trasy z istniejącymi zabudowaniami. Zaprojektowany wariant drogi ekspresowej omija w możliwie największym zakresie tereny zwartej zabudowy jednakże w kilku miejscach występują pojedyncze kolizje. Każda zmiana w przebiegu drogi ekspresowej powoduje korektę trasy na odcinku dochodzącym nawet do kilku kilometrów, co oznacza, że unikając kolizji z jedną zabudową stwarzamy konieczność wyburzeń w innym miejscu.

Ad. 3b) Zastosowanie rozwiązania polegającego na przeprowadzeniu ul. 1-go Praskiego Pułku wiaduktem nad trasą S-17 ma swoje uzasadnienia zarówno techniczne jak i ekonomiczne. Takie rozwiązanie nie powoduje kolizji z istniejącą zabudową mieszkaniową ani nie utrudnia dojazdów do okolicznych posesji, jest również rozwiązaniem tańszym, na co wpływ ma niższa w porównaniu z WOW klasa drogi a co za tym idzie niższe wymagania techniczne.

Ad. 3c) Zaprojektowanie węzła Wesoła przesuniętego na wschód o ok. 300 m wiązało by się z konieczności znacznej przebudowy ul. 1-go Praskiego Pułki, co nie znajduje uzasadnienia ani ekonomicznego ani technicznego. Proponowane w roku 2010 rozwiązanie przytaczane we wniosku ostatecznie również nie zostało uzasadnienia i nie zostało wprowadzone do dokumentacji i poddane dalszym analizom. W obecnym opracowaniu zachowano wariant przebudowy ul. 1-go Praskiego Pułku wybrany do opracowania w Koncepcji Programowej. Zastosowane w projekcie rozwiązania w zakresie ochrony przed hałasem zapewnią mieszkańcom okolicznych terenów odpowiednie zabezpieczenie akustyczne.

Ad. 4 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 22.

Ad. 5 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 23.

Ad. 5a) Wyjaśnienia jak w odpowiedziach na pkt 4 formularza wniosku nr 1 oraz pkt 5c formularza wniosku nr 10.

Ad. 5c) Zaprojektowanie węzła Wesoła przesuniętego na wschód o ok. 300 m wiązało by się z konieczności znacznej przebudowy ul. 1-go Praskiego Pułki, co nie znajduje uzasadnienia ani ekonomicznego ani technicznego. Proponowane w roku 2010 rozwiązanie przytaczane we wniosku ostatecznie również nie zostało uzasadnienia i nie zostało wprowadzone do dokumentacji i poddane dalszym analizom. W obecnym opracowaniu zachowano wariant przebudowy ul. 1-go Praskiego Pułku wybrany do opracowania w Koncepcji Programowej. Zastosowane w projekcie rozwiązania w zakresie ochrony przed hałasem zapewnią mieszkańcom okolicznych terenów odpowiednie zabezpieczenie akustyczne.

Ad. 5d) Przebieg drogi ekspresowej w rejonie ul. Prusa w wariantcie czerwonym jest tożsamy z rozwiązaniami wg opracowania Koncepcja Programowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Zagadnienia dotyczące aspektów formalnych stanowiących podstawę do wygaszenia poprzedniej decyzji środowiskowej tj. przebiegu drogi ekspresowej w rejonie Natura 2000 Strzebla Błotna oraz osiedla Grzybowa, zostały na tym etapie opracowania skorygowane.

Ad. 5e) Zaprojektowanie węzła Wesoła przesuniętego na wschód o ok. 300 m wiązało by się z konieczności znacznej przebudowy ul. 1-go Praskiego Pułki, co nie znajduje uzasadnienia ani ekonomicznego ani technicznego. Proponowane w roku 2010 rozwiązanie przytaczane we wniosku ostatecznie również nie zostało uzasadnienia i nie zostało wprowadzone do dokumentacji i poddane dalszym analizom. W obecnym opracowaniu zachowano wariant przebudowy ul. 1-go Praskiego Pułku wybrany do opracowania w Koncepcji Programowej. Zastosowane w projekcie rozwiązania w zakresie ochrony przed hałasem zapewnią mieszkańcom okolicznych terenów odpowiednie zabezpieczenie akustyczne.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
43	1645	<ol style="list-style-type: none">1. Wariant czerwony z tunelem w Wesolej jest optymalnym rozwiązaniem dla tej trasy.2. Zwrócenie uwagi na rozwiązanie węzła Żąbki-Zielonka, które musi uwzględniać obszar Natura 2000. Ten węzeł musi uwzględniać ruch wylotowy z Warszawy z Trasy Siekierkowskiej - ul. Żołnierskiej w kierunku Białegostoku (do granic Warszawy projektowana trasa z bezkolizyjnymi skrzyżowaniami). Dobrym rozwiązaniem byłoby połączenie tej Warszawskiej trasy wylotowej droga 631 z S-17 poprzez bezkolizyjny łącznik. Takie rozwiązanie usprawniłoby ruch z i do Warszawy. (W załączeniu 4 mapy).3. Analizując propozycje Wnioskodawca przygotował mapy ze zmianami opisanymi powyżej. Zaletą proponowanych zmian jest zmniejszenie ilości wiaduktów, co znacząco wpłynie na koszty inwestycji. Propozycje zakładają większe otwarcie obszaru Natura 2000 na teren leśny.

Ad.1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad.2 Rysunek A, C Wniosek rozwiązany **negatywnie**. Propozycje przedstawione na rysunkach nie nawiązują do planów rozbudowy drogi wojewódzkiej 631 wraz ze skrzyżowaniem na drodze 634, dla której

zarządca – MZDW uzyskał zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Wnioskujący proponuje również zasadniczą zmianę przebiegu drogi wojewódzkiej, co nie leży w kompetencjach Inwestora WOW, niebędącego zarządcą drogi wojewódzkiej. Dodatkowo analizy natężenia ruchu wskazują na dwie dominujące relacje: S-17 – DW 631 oraz DW 631 – S-17, z tego też powodu zaprojektowane zostały na tych relacjach dodatkowe łącznie dwupasowe o wysokich parametrach geometrycznych. Wnioskodawca nie uwzględnił w swoich propozycjach poprawnej obsługi tych relacji proponując na kierunku DW 631 – S-17 bardzo krótki odcinek przeplatania zarówno na DW 631 jak również na S-17 oraz łącznicę jednopasową o bardzo niskich parametrach – pętla. Zaproponowane rozwiązanie pogarsza warunki ruchu i bezpieczeństwo użytkowników. Proponowane warianty są również bardziej niekorzystne ze względów ochrony środowiska – odcinają znaczny obszar terenów leśnych a zaproponowane połączenie ul. Bankowej w rejonie skrzyżowania z wyspą centralną ogranicza dostępność do w/w drogi i nie jest zgodne z obowiązującymi przepisami prawa (dot. odległości między skrzyżowaniami).

Ad.2 Rysunek B, D Wniosek rozwiązany **negatywnie**. Analizy natężenia ruchu wskazują na dwie dominujące relacje: S-17 – DW 631 oraz DW 631 – S-17, z tego też powodu zaprojektowane zostały na tych relacjach dodatkowe łącznie dwupasowe o wysokich parametrach geometrycznych. Wnioskodawca nie uwzględnił w swoich propozycjach poprawnej obsługi tych relacji proponując na kierunku DW 631 – S-17 bardzo krótki odcinek przeplatania zarówno na DW 631 jak również na S-17 oraz łącznicę jednopasową o bardzo niskich parametrach – pętla. Zaproponowane rozwiązanie pogarsza warunki ruchu i bezpieczeństwo użytkowników. Proponowane warianty są również bardziej niekorzystne ze względów ochrony środowiska – odcinają znaczny obszar terenów leśnych a zaproponowane połączenie ul. Bankowej w rejonie skrzyżowania z wyspą centralną ogranicza dostępność do w/w drogi i nie jest zgodne z obowiązującymi przepisami prawa (dot. odległości między skrzyżowaniami).

Ad.3 O wyborze wariant decyduje wynik wielokryterialnej analizy porównawczej a nie koszty. Analiza ta opiera się zestawieniu wielu elementów dotyczących wariantów przebiegu trasy, między innymi: kosztów, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, odbioru społecznego i preferencji mieszkańców, parametrów technicznych, bezpieczeństwa ruchu drogowego i wielu innych. Dopiero po przeprowadzeniu takiej analizy możliwy jest do wskazania wariant optymalny przebiegu trasy. Dodać należy, że kryterium kosztowe w podobnych analizach jest jedynie jednym z czynników podlegających ocenie i porównaniu.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
44	1646	<p>1. Wniosek o zaprojektowanie na węźle "Rembertów" łącznic na południową stronę linii kolejowej nr 2 Warszawa - Terespol umożliwiających połączenie ul. Okuniewskiej z ul. Długą, Wspólną lub Niemcewicz w Wesolej.</p> <p>2. Zbudowanie tych łącznic umożliwiłoby powstanie, dogodnego dla osiedli Pocisk, Nowy Rembertów (z Dzielnicy Rembertów) oraz Zielona i Grzybowa w Wesolej, włączenia się do ruchu na trasie ekspresowej S-17, bezpośrednio od południowej strony torów linii kolejowej Warszawa-Terespol, bez konieczności pokonywania kilku (obecnie poprzez przeznaczony do zamknięcia przejazd z ul. Marsa do ul. Cyrulików) albo (przez wiele lat do czasu zastąpienia tego przejazdu tunelem lub wiaduktem) kilkudziesięciu kilometrów (przez wiadukt na ul. Żołnierskiej). Ponadto przejazd na drugą stronę torów z ul. Okuniewskiej od strony Sulejówka i Węgrowsa spowodowałby skierowanie znacznej części ruchu zmierzającego do Centrum Warszawy do północnych osiedli Dzielnicy Wawer (Marysin Wawerski, ul. Korkowa itd.), zamiast przez Centrum Rembertowa (ul. Cyrulików do przejazdu wiaduktem na ul. Żołnierskiej w zachodniej części Rembertowa — obecnie brakuje takiego połączenia i zjazd następuje w ul. Marsa).</p> <p>W szczególności rozwiązanie to będzie konieczne w przypadku wyboru w projekcie S-17 wariantu wschodniego (zielonego) — bardziej na wschód usytuowanego przebiegu obwodnicy pomiędzy węzłami „Rembertów” i „Zakręt”, gdzie w tym przypadku nie przewiduje się węzła „Wesoła” albo w sytuacji, gdy w ogóle doszłoby do rezygnacji z budowy węzła „Wesoła”.</p> <p>Zaprojektowanie łącznic z ruchem po drugiej stronie torów kolejowych nie tworzy drugiego węzła obok węzła „Rembertów”, lecz powstanie węzła dwustronnego, co nie byłoby całkiem nowym rozwiązaniem — jest ono stosowane, zwłaszcza w przypadku przeszkód w postaci linii kolejowych czy nitek wodnych, biegnących obok dróg prostopadłych do projektowanej trasy, w tym przypadku ekspresowej. W sytuacji uznania potrzeby wprowadzania postulowanego rozwiązania, klasa dróg dojazdowych po stronie południowej byłaby na wniosek właściwych organów dzielnic podniesiona do zbiorczej, aby usunąć formalne przeszkody, słusznego z punktu widzenia interesów społeczności dwóch dzielnic i racjonalnego i</p>

		ekonomicznego ukierunkowania ruchu z drogi wojewódzkiej 637 w kierunku Centrum Warszawy.
--	--	--

Ad. 1,2,3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
45	1647	<p>1. Wniosek o zaprojektowanie na węźle "Rembertów" łącznic na południową stronę linii kolejowej nr 2 Warszawa - Terespol umożliwiających połączenie ul. Okuniewskiej z ul. Długą, Wspólną lub Niemcewicza w Wesolej. (2 rysunki we wniosku)</p> <p>2. Do czasu powstania Wschodniej Obwodnicy Warszawy trasa kolejowa dzieląca północną część Rembertowa i Wesolej od części południowej tych dzielnic zostanie pozbawiona kolizyjnych przejazdów (przejazdu przy ul. Marsa-Cyrulików oraz ul. I Praskiego Pułku - Okuniewska). Najbliższym, istniejącym, przejazdem w poprzek torów jest ul. Żołnierska. Wszyscy mieszkający po południowej stronie torów, by dojechać do obwodnicy lub na północną stronę torów musieliby dojechać do ul. Żołnierskiej, lub poprzez obwodnicę do węzła Zakręt (w wypadku gdyby nie został zbudowany węzeł Wesole). Gdyby funkcjonowała wyżej wnioskowana część węzła dostać się na drugą stronę torów było by znacznie łatwiej, nie marnując tyle czasu, przejeżdżając tylu kilometrów i korkując wąskie ulice. Obie te sytuacje ilustrują rys. 1 i 2.</p> <p>Rysunek.1 Wariant bez wjazdu na obwodnicę od strony południowej przez węzeł „Rembertów”. Pozostaje znacznie wydłużona droga do obwodnicy i miejsca przejazdu na drugą stronę torów.</p> <p>3. Rysunek 2 Wariant z wjazdem na obwodnicę od strony południowej przez węzeł „Rembertów”. Znacznie skrócona droga do obwodnicy i możliwość przejazdu na drugą stronę torów.</p> <p>Natomiast, aby dostać się od strony północnej na południową trzeba by również jechać ulicą Żołnierską lub przez obwodnicę S-17 aż do węzła „Zakręt”. Przedstawiony wyżej problem na pozór „lokalny” jest głównym problemem komunikacyjnym dwóch dzielnic Warszawy, który się pogłębi niedługo po zamknięciu przejazdów linii kolejowej Warszawa-Terespol. Rozszerzenie węzła „Rembertów” o jego część po stronie południowej pozwoliłoby ten problem w znacznym stopniu rozwiązać.</p>

Ad.1,2,3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
46	1648	<p>Dot. również Sulejówka. 1. Po spotkaniu informacyjnym w dn.18.02.2013 r. z mieszkańcami Sulejówka, na którym przedstawiono przebiegi trasy WOW, na odcinku węzeł Rembertów - węzeł Zakręt. Alternatywnie - wariant tzw. zielony i wariant tzw. czerwony. Wniosek o rezygnację z wariantu zielonego, przebiegającego przez tereny administracyjne gminy Sulejówek.</p> <p>2. Uzasadnienie wniosku: W obu przypadkach najbardziej uciążliwy będzie etap realizacji trasy, przy czym należy wziąć pod uwagę inne obecnie warunki środowiskowe obu wariantów, a więc inny efekt oddziaływania na środowisko i charakter trwałych zmian jakości życia mieszkańców:</p> <ul style="list-style-type: none"> - W przypadku wariantu czerwonego (Wesole) transport materiałów budowlanych i maszyn roboczych odbywać się będzie prawdopodobnie wyłącznie w pasie technicznym budowanej trasy, co niewątpliwie zwiększy natężenie hałasu w jego najbliższym otoczeniu. Nie będzie to jednak tak bardzo odczuwalne wobec obecnego intensywnego ruchu samochodowego, zwłaszcza ul. Niemcewicza i ul. I Pułku Praskiego i gęstej sieci ulic Wesolej. - W przypadku wariantu zielonego (Sulejówek) ruch związany z realizacją nie ograniczy się wyłącznie do pasa technicznego trasy. Do transportu materiałów

		<p>budowlanych i maszyn roboczych. Prawdopodobnie wykorzystywane będą również lokalne, gruntowe uliczki - Paderewskiego, Wspólna i Prusa, o bardzo niskim natężeniu ruchu obecnie. Rejon Szkopówki (wieś, zabudowa jednorodzinna) otoczony z trzech stron lasami jest obecnie rejonem ciszy, w związku z tym odczuwalność, a co za tym łączy uciążliwość dla mieszkańców będzie wyjątkowo duża. Biorąc pod uwagę również znaczący wzrost zapylenia, warunki życia obecnych mieszkańców tego rejonu zmieniają się diametralnie już na etapie realizacji trasy.</p> <p>3. Etap eksploatacji:</p> <ul style="list-style-type: none">- W przypadku wariantu czerwonego poprowadzenie trasy w głębokim tunelu zmniejszy znacząco negatywne oddziaływanie trasy na otoczenie, a co istotne nie spowoduje podziału terenów zabudowanych Wesołej, co jest często wnoszone, jako kontrargument dla tego wariantu.- W przypadku wariantu zielonego trasa ma być przeprowadzona przez obecnie otwarte tereny wieloletnich ugorów z sukcesją roślinności wysokiej na 5 metrowym nasypie. Z uwagi na przeznaczenie tych terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, nie obejdują się bez ekranów, co skutecznie zasłoni widok na zwarta, ścianę lasu Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Nastąpią trwałe zmiany krajobrazowe. W konsekwencji tego i innych oddziaływań trasy nastąpi znaczące obniżenie wartości gruntów budowlanych oraz jakości życia obecnych i przyszłych mieszkańców rejonu Szkopówki. <p>4. Wniosek dotyczący organizacji spotkania informacyjnego - wskazane jest w przyszłości zaangażowanie moderatora (spotkanie, na które licznie stawili się mieszkańcy Sulejówka było niestety wielkim chaosem, dla większości miejscem do wykrzyżenia swoich, nie zawsze uzasadnionych racji) trudno było uzyskać istotne informacje - całkowity brak informacji o oddziaływaniu na środowisko i jakość życia ludzi, poza mało prawdopodobnym wpływem na ujęcie wodne. Ponad to przy tzw. stole prezydialnym powinni zasiadać autorzy projektu, a nie władze gminy w pełnym składzie. W tym przypadku oni a tylko mieszkańcami gminy, nie są nawet organizatorami spotkania. A to na ludzi działa.</p> <p>5. Wnioski dotyczące zakresu raportu oddziaływania na środowisko. Wydaje się konieczne uwzględnienie m.in. następującej problematyki dla obu przedstawianych wariantów</p> <ul style="list-style-type: none">- Przedstawienie przebiegu trasy w „pionie” przy uwzględnieniu wysokości n.p.m., wysokości drzew i wysokości zabudowy bezpośredniego otoczenia,- Analiza aktualnego klimatu akustycznego rejonu obu wariantów, analiza natężenia hałasu na etapie realizacji i na etapie eksploatacji w porównaniu z obecnym,- Symulacja nie tylko prawdopodobnego poziomu emisji hałasu od trasy, ale także poziomu emisji hałasu otoczenia dla obu wariantów na etapie realizacji i eksploatacji.- Ocena ilościowa i jakościowa zmian fauny i awifauny.
--	--	--

Ad. 1, 2 i 3 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Wniosek zostanie uwzględniony w statystyce wniosków, jako opowiadający się za wariantem czerwonym.

Ad. 4 Umożliwienie każdej zainteresowanej stronie wyrażenia opinii lub wniosku jest zgodne z przyjętą praktyką prowadzenia spotkań informacyjnych dotyczących proponowanych przebiegów nowych dróg i ma na celu umożliwienie każdemu wyrażenia jego własnego zdania na dany temat. Nie ma jednak ograniczeń co do sposobu wypowiedzania się mieszkańców. Dodać należy, że spotkania prowadzone na tym etapie opracowań projektowych nie są spotkaniami do których obowiązuje jakikolwiek akt prawny i stanowią wolę Inwestora WOW, dla którego ważną kwestią jest zapoznanie się z opinią społeczeństwa.

Ad. 5 W celu określenia wpływu jaki na mieszkańców i ich środowisko życia będzie miała projektowana droga opracowywany jest raport o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Zadaniem dokumentu jest wskazanie potencjalnych zagrożeń i utrudnień jakie mogą się pojawić zarówno na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji inwestycji. Raport analizuje zagrożenia dla wszystkich analizowanych wariantów. W raporcie wskazane są również środki minimalizujące oddziaływanie drogi w trakcie jej realizacji jak też na etapie eksploatacji. Zakres raportu jest zgodny z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z dnia 7 listopada 2008 r.). Poddane przez wnioskodawcę kwestie zostaną uwzględnione w raporcie.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
47	1649	<p>1. Wnioskodawcy są mieszkańcami os. Grzybowa w Wesolej. Tylko wariant czerwony jest dla Wnioskodawców niekorzystny. Pozostałe warianty są rozwiązaniami sprawiedliwymi, ponieważ lokują obwodnicę w połowie lasu między osiedlami mieszkalnymi. Dobre są dwa warianty zbliżające obwodnicę do pobliskiego cmentarza oraz wzdłuż linii wysokiego napięcia, czyli miejsc neutralnych i niezamieszkałych.</p> <p>2. Wniosek o wysokie ekrany dźwiękochłonne z obu stron obwodnicy, na odcinku od ul. Okuniewskiej do ul. Niemcewicza.</p> <p>3. Wniosek o to, aby planowana droga dojazdowa stanowiąca przedłużenie ul. Długiej, nie urywała się w lesie a prowadziła do ul. Głowackiego i ul. Kilińskiego lub jednej z nich. Dzięki temu mieszkańcy osiedla mogliby dojechać do ul. Okuniewskiej a tym samym do planowanego węzła "Rembertów".</p>

Ad.1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad.2 Przedmiotem Raportu OOS, wykonywanym w celu uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji drogowej, prowadzone są analizy akustyczne, których zadaniem jest ocena wielkości emisji hałasu do środowiska dla rozważanych wariantów realizacji inwestycji oraz - jeśli analiza wykazuje naruszenie obowiązujących standardów akustycznych w środowisku - wskazanie odpowiednich środków kompensujących, minimalizujących lub redukujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, np. poprzez ekrany akustyczne.

Niepewność stosowanych obecnie modeli prognozowania hałasu drogowego jest na tyle mała, że przy realizacji wskazanych w tym Raporcie OŚ działań przeciwhałasowych, po realizacji inwestycji na pewno nie wystąpią naruszenia obowiązujących obecnie standardów akustycznych w środowisku zewnętrznym.

W Raporcie OŚ zostanie przedstawiona analiza oddziaływań skumulowanych, tj. przedmiotowej Inwestycji oraz przyległych źródeł hałasu (inne drogi, linie kolejowe), z określeniem ilościowego wpływu każdego z tych źródeł w wybranych - najbardziej narażonych - punktach emisji hałasu.

Ad.3 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Ulica Długa została przedłużona do ul. Głowackiego.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
48	1650	<p>1. Stowarzyszenie Zielone Mazowsze po zapoznaniu się z dokumentacją projektu składa następujące wnioski: Ze względu na: - cenne siedliska przyrodnicze i znaczne walory przyrodnicze terenu poligonu wojskowego w Zielonce, które powinny podlegać szczegółowej inwentaryzacji i waloryzacji przed wybudowaniem trasy; - istniejące kontrowersje społeczne związane z przebiegiem trasy S 17 przez miasta Sulejówek-Miłosna oraz dzielnicę Wesola m.st. Warszawy, które wymagają szczególnej troski w organizacji procesu konsultacji społecznych; wnioskujemy o podział inwestycji na etapy: a) Etap I, czyli budowę trasy S17 na odcinku od węzła Drewnica do węzła Ząbki, który przyniesie efekt szybki i niezależny od innych inwestycji (POW). Po wybudowaniu tego etapu powinna być już gotowa przebudowana droga wojewódzka nr 634 oraz ciąg Marsa-Żołnierska (10 standardu drogi głównej ruchu przyspieszone w przekroju 2x2 (w realizacji), a także trasa S8 na odcinku Marki-Radzymin (w realizacji), co pozwoli w całości domknąć tzw.: etapową obwodnicę Warszawy i w znacznym stopniu rozwiązać istniejące problemy komunikacyjne stolicy. Dopiero obserwacja sytuacji związanej z wybudowaniem tego odcinka, który znacznie zmieni zachowania komunikacyjne i lokalizację inwestycji, powinna pozwolić podjąć decyzję o kształcie pozostałego odcinka trasy S17 od Ząbek do Zakrętu. b) Etap II, czyli budowę trasy S-17 na odcinku od węzła Ząbki do węzła Zakręt. Przy czym sądzimy, że także należy rozważyć wybudowanie tego odcinka najpierw w wariantcie przekroju jezdni 2x1, a dopiero w dalszej perspektywie rozbudować drogę do wyższych przekrojów w miarę faktycznie obserwowanego wzrostu ruchu drogowego. Na odcinkach tunelowych lub we wkopie można najpierw wybudować</p>

		<p>tunele i wkopy pod jedną jezdnię i zmieścić w nich pasy w obu kierunkach, z możliwością dobudowania w przyszłości tunelu pod drugą jezdnię.</p> <p>2. Wniosek ogólny: Jako wniosek ogólny zgłaszamy, iż trasa S-17 powinna być generalnie prowadzona w poziomie terenu lub poniżej niego, a to drogi poprzeczne powinny być przerzucane wiaduktami ponad trasą. Na pozostałej niewgłębionej lub poprowadzonej w tunelu długości (a nic tylko w rejonie zabudowy mieszkaniowej) trasa powinna być zabezpieczona ekranami przeciwhałasowymi (lub innymi urządzeniami ograniczającymi propagację hałasu). Wszystkie nawierzchnie jezdni wykonywane w ramach zadania powinny zostać zrealizowane w technologii przeciwhałasowej.</p> <p>Wszystkie pokrywy wylazów studni rewizyjnych oraz kratki odpływowe winny być przykręcane, w celu wyeliminowania emisji dźwięków przy najjeźdżaniu przez samochody. Można również zastosować kratki odpływowe krawężnikowe.</p> <p>Hałas z dróg niskiej klasy wyniesionych na wiadukty będzie znacznie mniejszy od hałasu z trasy S-17, gdyby miała ona być wyniesiona ponad poziom terenu. W dodatku można go będzie jeszcze znacznie ograniczyć za pomocą ekranów. Lasy, przez które biegnie trasa, powinny być miejscem rekreacji dla ludzi (nie mówiąc już o warunkach dla życia zwierząt) i z tego powodu nie mogą być narażone na ponadnormatywny hałas i chronione. Natomiast na odcinkach przebiegających w pobliżu zabudowy mieszkaniowej standard ochrony przed hałasem powinien być jeszcze wyższy, z zastosowaniem podwyższonych ekranów dźwiękochłonnych, przekryć dźwiękochłonnych, a najlepiej tuneli. Odnosi się to zwłaszcza do rejonu Mokry ług - Magenta (tunel na odcinku od ul. Budniczej do ul. Mokry ług), przejścia przez Wesołą (tunel na odcinku od ul. Okuniewskiej do ul. Uroczej).</p> <p>Takich długich tuneli dla ochrony przyrody oraz ochrony ludzi przed hałasem na świecie jest wiele. Uważamy, że nasze postulaty odnośnie skali odcinków tunelowych nie są wygórowane.</p> <p>Obecnie tunele drogowe w dużych miastach dla ochrony środowiska i warunków życia ludzi stają się coraz powszechniejsze, nie tylko w krajach najbogatszych. Jako przykład wymieńmy choćby tunel Blanka w Pradze (http://wikimapia.org/7374050/Tunnel-Blanka) w ciągu obwodnicy miasta o długości 6,3 km, wybudowany w latach 2007-2011. Pod Gazem też jest 10 km tunel autostrady A9 zbudowany wyłącznie dla ominięcia miasta (nie ze względu na pokonywanie jakichś gór) po protestach społecznych przeciw planom budowy autostradowej obwodnicy w poziomie terenu w latach 70-tych. Jedna nitka powstała w latach 1980-1987, druga 1998-2003 http://de.wikipedia.org/wiki/Plabutschunnel. Realizacja naszych postulatów wymagałyby budowy tuneli o łącznej długości zaledwie ok. 4-4,5 km.</p> <p>3. Wnioski szczegółowe: W związku z proponowanym podziałem inwestycji na etapy kierujemy następujące wnioski szczegółowe:</p> <p>Etap I</p> <p>a) W zakresie węzła Drewnica (z trasą S8): - Należy zapewnić komplet przejść pieszych i przejazdów rowerowych wokół węzła, w szczególności po stronie południowej przejazd po trasą S17 (lub łącznicami od I do 4) tak, aby możliwe było poruszanie się niebieskim szlakiem pieszym i przejazd rowerem lub wzdłuż trasy S8. Zwracamy uwagę, że szlak niebieski w terenie jest oznakowany faktycznie, jako szlak rowerowy.</p> <p>b) W zakresie węzła Ząbki (z drogami wojewódzkimi 634 i 631): - Preferowany wariant przebiegu trasy S-17, naszym zdaniem korzystniejszy (ale nie najkorzystniejszy) dla środowiska, to wariant 2 (czerwony) z przejściem trasy po zachodniej stronie obszaru. Wariant ten nie pozostawia obszaru Natura 2000 znajdującego się w pobliżu węzła, jako otoczonego z każdej strony drogami, a w efekcie odciętego od pozostałych terenów leśnych wokół. Wariant czerwony pozostawia pewną możliwość funkcjonowania tego obszaru Natura 2000, choć powinno to być przedmiotem szczegółowych badań przed wybudowaniem trasy, czy faktycznie ten wariant nie zakłóci funkcjonowania przyrody na tym terenie. Wariant 1, z przejściem trasy od strony wschodniej, spowoduje całkowitą degradację obszaru Natura 2000 i nie powinien być realizowany.</p> <p>- Węzeł w obydwu wariantach jest zaprojektowany zbyt terenochłonie oraz w sposób odcinający znaczny obszar terenów leśnych od kontaktu z innymi terenami leśnymi wokół praktycznie zamieniają cały obszar leśny położony pomiędzy Ząbkami i Zielonką w węzeł drogowy. Aby zmniejszyć terenochłonność węzła należy przynajmniej:</p> <p>-Zrezygnować z rozbudowy drogi wojewódzkiej 631 na odcinku od węzła z drogą</p>
--	--	--

		<p>634 do granicy zabudowy miasta Zielonka w kierunku północnym pozostawiając ją w przekroju 1x2, a nawet obniżając jej klasę do drogi lokalnej i dowiązując poza węzłem do drogi wojewódzkiej nr 634 tym bardziej, że materiał graficzny przewiduje wejście pasa drogowego w granice obszaru Natura 2000, co jest niedopuszczalne. Zwłaszcza, że oprócz strzebli błotnej, która jest rybą, występuje na jego obszarze chroniony kumak nizinny, którego siedlisko nic ogranicza się wyłącznie do samego zbiornika wodnego. Ruch tranzytowy odbywający się tą drogą powinien zostać przeniesiony w całości na drogę S-17 oraz S8, które powinny być wykorzystywane, jako obwodnica miasta Zielonka na odcinku drogi wojewódzkiej od węzła z trasą S 17 do węzła z trasą S8.</p> <ul style="list-style-type: none">- Należy zrezygnować z zapewnienia następujących relacji podczas przejazdu przez węzeł: z drogi 631 od Nowego Dworu w drogę 634 do Tłuszcza oraz relacji powrotnej; przejazd na wprost drogą wojewódzką 631 (zastąpienie relacji poprzez przejazd S17 i S8); z drogi 631 od strony Warszawy w trasę S17 w stronę Wesołej oraz relacji powrotnej;- Zaprojektować relację na wprost drogą 634 w przy znacznym ograniczeniu przepustowości w stosunku do obecnie projektowanej.- Należy rozważyć wykorzystanie ulicy Bankowej jako potencjalnego zjazdu i wjazdu na drogę 34 przy wykształceniu pełnego skrzyżowania/ronda z ul. Szwoleżerów w Ząbkach.- Należy zrezygnować z budowy dodatkowej jezdni rozprowadzającej ruch z trasy S17 do drogi nr 631 i węzeł całkowicie przeprojektować, np. stosując rozwiązania węzła typu „łezka” lub „karo” (typu WB).- Rozważyć budowę węzła obsługującego jedynie relacje wzdłuż drogi Wojewódzkiej 634 oraz bezpośredni przejazd z drogi wojewódzkiej 631 w trasę S17 w kierunku północnym. <p>Etap II</p> <p>Do wniosków załączono orientacyjny plan postulowanego nowego przebiegu ww. etapu inwestycji.</p> <p>c) W zakresie odcinka węzeł Ząbki - węzeł Rembertów:</p> <ul style="list-style-type: none">- Od km 4 do km 9 przebieg trasy w żadnym z proponowanych wariantów nie jest korzystny dla środowiska i należy zaprojektować nowy wariant korzystniejszy od dotychczasowych. <p>Wszystkie warianty nadmiernie ingerują w tereny cenne przyrodniczo, które ukształtowały się w związku z wykorzystywaniem terenu, jako poligon wojskowego, w tym potencjalne siedliska żółwia błotnego. Obydwa warianty nadmiernie fragmentują teren tworząc kolejną barierę przyrodniczą, zaledwie kilkaset metrów dalej od bariery, jaką jest linia kolejowa nr 449.</p> <p>Naszym zdaniem należy trasę S17 zaprojektować na wspomnianym odcinku, jako przyległą do linii kolejowej nr 449 od strony wschodniej, a następnie przejść pod lub nad wschodnim torem tej trasy w pobliżu linii wysokiego napięcia w las znajdujący się pomiędzy torami w węzle kolejowym Rembertów.</p> <ul style="list-style-type: none">- Ulica Budnicza powinna zostać zaprojektowana w całości wzdłuż linii kolejowej do skrzyżowania z ul. Mokry ług i w takim wypadku nie będzie konieczności wykonywania dróg dojazdowych wzdłuż trasy S17, co ograniczy terenochłonność trasy na tym odcinku i korzystniej wpłynie na ład przestrzenny (możliwość kształtowania nowej zabudowy), a także możliwość lokalnych podróży samochodem czy rowerem. Wniosek należy wykonać w porozumieniu z wykonawcami modernizacji linii kolejowej nr 449 I PKP PŁK (realizacja inwestycji w trybie „projektuj i buduj” od roku 2012).- Problemem powodowanym przez niniejszy projekt jest stworzenie bardzo uciążliwej bariery dla zwierząt i ludzi. Zwłaszcza dotyczy to odcinka między węzłem Drewnica i węzłem Rembertów, gdzie trasa S-17 i wiele innych linii infrastrukturalnych dosłownie szatkują teren leśny. Na odcinku tym od węzła Drewnica do linii kolejowej nr 449 należy dodać jeszcze, co najmniej 6 przejść górnych dla zwierząt dużych (łącznie nad trasą S-17 i innymi drogami objętymi zakresem projektu). Podobnie należałoby dodać przejść dla zwierząt na odc. Przez poligon wojskowy, jednakże nasze uwagi zmierzają do zmiany przebiegu trasy na przebieg wzdłuż linii kolejowej, więc układ przejść dla zwierząt należy na tym odcinku zaprojektować od nowa.- Uważamy, że rejon Mokrego Ługu powinien być w sposób szczególny chroniony przed hałasem, jako przeznaczony w przyszłości do zabudowy mieszkaniowej. Dlatego należy rozważyć przeprowadzenie trasy S17 nie nad ale pod ulicą Mokry Ług oraz linią kolejową nr 499, ze względu na ograniczenie hałasu, jakie daje przeprowadzenie drogi w tunelu, zamiast dodatkowej propagacji hałasu związanej z wyniesieniem drogi na wiadukt. Należy także rozważyć poprowadzenie trasy w wykopie na odcinkach pomiędzy tymi tunelami.
--	--	--

		<p>d) W zakresie węzła Rembertów (z drogą wojewódzką 637):</p> <ul style="list-style-type: none">- Uważamy za niekorzystne zarówno ze względu na ochronę środowiska, jak i ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego przeprowadzenie trasy S-17 w węźle na wiadukcie. Co do zasady w węzłach z drogami niższych klas jezdnie autostrady / drogi ekspresowej powinny być prowadzone dołem, bo zjeżdżając się rozpędzasz, a pod górę hamujesz, a zjazdy w węźle (niezależnie od wariantu) obecnie zaprojektowane są w sposób taki, że samochody kierując się na jezdnie rozprowadzające będą zjeżdżały w dół. Należy także zauważyć, że poprowadzenie trasy S17 w węźle nad linią kolejową zwiększy narażenie okolicznych lub w przyszłości wybudowanych zabudowań na hałas od ruchu prowadzonego wiaduktem.- Węzeł Rembertów powinien zostać przesunięty o około 1 km w kierunku zachodnim tak, aby znajdował się pomiędzy torami linii kolejowej nr 449. Od węzła trasa powinna zostać poprowadzona zgodnie z wcześniejszym wnioskiem na północ wzdłuż istniejącej linii wysokiego napięcia pomiędzy torami linii kolejowej nr 449, a następnie przejść na ich wschodnią stronę. Uznajemy, że z dwójga złego, lepiej przeprowadzić trasę S17 przez zdegradowany, od dawna odcięty linią kolejową i przecięty linią wysokiego napięcia fragment lasu, niż przez znacznie większy, a tym samym przyrodniczo cenniejszy i warty zachowania teren poligonu. <p>e) W zakresie przebiegu trasy od węzła Rembertów do węzła Zakręt.</p> <ul style="list-style-type: none">- W dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy należy uwzględnić planowany przebieg dróg i szlaków rowerowych według koncepcji opracowanej w roku 2012 (załącznik?). Uważamy, że w ramach inwestycji powinny być zrealizowane przejścia wszystkich zaznaczonych w koncepcji dróg i szlaków rowerowych, jako bezkolizyjne z trasą) bez konieczności nakładania drogi przez rowerzystów.- Od węzła Rembertów ku południowi trasa w postulowanym przez nas nowym przebiegu wzdłuż linii wysokiego napięcia powinna być poprowadzona częściowo w wykopie (w terenach leśnych), a częściowo w tunelu (w sąsiedztwie lub pod zabudową mieszkaniową) i dowiązywać w zależności od podwariantu:- do wariantu północnego przejścia przez Wesoła ok. km. 10;- do wariantu południowego przejścia przez Wesoła ok. km 11 (w tym wariantcie tunel powinien być prowadzony praktycznie na całym odcinku od km 11, a nawet ul. I-go Praskiego Pułku, do węzła Rembertów); <p>Takie poprowadzenie trasy ma także znaczenie dla ograniczenia propagacji hałasu od trasy w kierunku terenów mieszkaniowych, który jest głównym oddziaływaniem tego typu tras wobec środowiska i zdrowia ludzi. Tunel w Wesołej w wariantcie południowym powinno się wydłużyć do wysokości ul. I-go Praskiego Pułku dla ochrony Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Trasa w tym miejscu przechodzi w otulinie parku, a na przedmiotowym odcinku ociera się o samą granicę Parku. Dlatego powinno się zmniejszyć oddziaływanie trasy na Park poprzez przebieg tunelowy – już nie mówimy, że na całym odcinku położonym w otulinie, ale chociaż na odcinku przylegającym do granicy samego Parku.</p> <ul style="list-style-type: none">- W każdym z wariantów przejścia przez dzielnicę Wesoła należy przed budową trasy wykonać szczegółowej inwentaryzacji rzeczywistych tras pieszych i rowerowych (nie tylko tras usankcjonowanych przez istniejącą infrastrukturę) i w miejscach istniejących przejść pieszych lub przejazdów rowerowych w poprzek trasy S17 zapewnić możliwość bezkolizyjnego przejścia i przejazdu rowerowego przez trasę. Sądzymy, że od km. 10 do km 12 (wariant północny) lub km 13 (wariant południowy) takie przejścia powinny być usytuowane nie rzadziej niż co 200-250 metrów.- Na odcinku między węzłem Rembertów i węzłem Zakręt należy dodać min. 5 przejść dla zwierząt dużych (nad trasą, prowadzoną zgodnie z naszymi uwagami na powierzchni terenu lub poniżej) lub tylko 2 w przypadku realizacji postulatów o wydłużeniu tunelu na wschód.- Szczegółowe rozwiązania wariantów przejścia trasy S17 przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek powinny być przedmiotem dokładnych konsultacji społecznych z mieszkańcami tych miejscowości. Jesteśmy przekonani, że dla prawidłowego opracowania przebiegu trasy S17 na tym odcinku konieczne są kilkukrotne konsultacje społeczne (przynajmniej spotkania moderowane przez zewnętrznych, bezstronnych moderatorów) z udziałem mieszkańców i władz, które pozwolą dokładnie określić potrzeby, wnioski społeczności lokalnej, a także warunki, na których pozwolą oni przeprowadzić tę trasę tranzytową obok osiedli. Nie należy w tym przypadku zdawać się na trwający zaledwie 30 dni okres konsultacji społecznych związanych z procedurą OOS, ponieważ jest to okres za krótki (co spowoduje raczej wzrost niezadowolonych społecznych) i procedura oos nie pozwala na właściwie rozpatrzenie wszystkich możliwych wniosków mieszkańców, które mogą wykraczać poza kwestie ochrony środowiska (np.: dotyczyć lokalnych kwestii
--	--	--

		komunikacyjnych). f) W zakresie węzła Zakręt: - Wschodnia końcówka odcinka trasy powinna mieć taką geometrię, żeby trafiała w odcinek S17 za ul. Trakt Brzeski w taki sposób, aby w całości ochronić przed ingerencją las w południowo-wschodnim rogu skrzyżowania ulic. Trakt Brzeski I Trakt Lubelski (działki ewid. nr 654, 655, 2) ze starodrzewiem dębowym. Pas drogowy ul. Trakt Lubelski powinien być pod trasę S17 poszerzany w stronę zachodnią, bez przesuwania granicy wschodniej, a wzmiankowany teren leśny chroniony przed zajęciem pod łącznice węzła oraz chroniony urządzeniami przeciwhałasowymi.
--	--	---

Ad. 1a), b) Firmie Jacobs w drodze przetargu publicznego zlecono opracowanie materiałów „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 - węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2, wraz z materiałami do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt” oraz raportem o oddziaływaniu na środowisko”. Zamówienie obejmuje cały odcinek przedmiotowej inwestycji z konkretnie ustalonymi punktami początkowym i końcowym. Decyzja o realizacji inwestycji etapowo należy do Inwestora i może zostać podjęta na dalszym etapie opracowań projektowych, jednak z punktu widzenia celu jakiego inwestycja ma służyć, podział jej na proponowane etapy nie znajduje uzasadnienia. W odniesieniu do propozycji zawężenia przekroju - droga S-17 z założenia ma być drogą ekspresową, której parametry zostały szczegółowo określone zarówno w przedmiocie zamówienia jak i w aktach prawnych, między innymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Sporządzone prognozy ruchu oraz obliczenia przepustowości dla tej drogi wskazują na słuszność przyjętych założeń dot. Parametrów przekroju. Decyzja dotycząca zmiany przekroju należy do Inwestora i może zostać podjęta na dalszych etapach opracowań projektowych.

Ad. 2 Trasa S-17 prowadzona jest w znacznej części swojego przebiegu w poziomie istniejącego terenu. Ze względu na uwarunkowania środowiskowe, gruntowo-wodne (siedlisko Strzebli Błotnej, ujęcia wód, duża powierzchnia obszarów leśnych) oraz problemy dotyczące ewentualnego odwodnienia prowadzenie trasy w wykopie ograniczone zostało do minimum. Wszelkie kwestie dotyczące technologii wykonywanych robót oraz stosowanych materiałów rozwiązywane będą na późniejszych etapach projektowych.

Propozycja tunelu w rejonie ul. Mokry Ług jest nieuzasadniona z punktu widzenia środowiskowego i ekonomicznego. Tereny mieszkalne narażone na ponadnormatywne oddziaływanie zostaną ochronione poprzez ekrany akustyczne w taki sposób, że standardy, jakości środowiska poza pasem drogowym Wschodniej Obwodnicy Warszawy zostaną zachowane. Propozycja przebiegu trasy w nasypie z zastosowaniem ścian z gruntu zbrojonego, zgodnie z wariantem prezentowanym w opracowaniu została pozytywnie zaopiniowana przez mieszkańców oraz władze dzielnicy Rembertów, jest również zgodna z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego tego terenu oraz w sposób bezpośredni nawiązuje do wypracowanych i uzgodnionych w poprzednich latach rozwiązań projektowych. Analogiczna sytuacja dotyczy proponowanego wydłużenia zakładanego tunelu, tak żeby objął odcinek od ul. Okuniewskiej do ulicy ul. Uroczej. Zabudowa mieszkaniowa, która będzie się znajdować w zasięgu prognozowanych przekroczeń norm akustycznych znajduje się jedynie po prawej stronie drogi (osiedle Grzybowa) w odległości ok 170 m od krawędzi drogi. Daje to możliwość pełnego zabezpieczenia tego terenu poprzez ekrany akustyczne.

W obydwu przypadkach budowa tuneli zwiększyłaby ilość obszarów narażonych zarówno na krótkotrwałe jak i długotrwałe zaburzenia przepływu wód podziemnych. Lokalizacja tunelu od ul. Okuniewskiej dodatkowo bardzo skomplikowałaby kwestię rozwiązań technicznych Węzła Rembertów, który łączy planowaną trasę z ul. Okuniewską. W obydwu przypadkach budowa tuneli pod istniejącymi liniami kolejowymi wiąże się z koniecznością czasowego ich wyłączenia z ruchu.

Dla terenów leśnych oraz terenów bytowania zwierząt nie ma prawnie określonych norm akustycznych, które powinny być dotrzymane. Brak również wiarygodnych badań, które stwierdzałyby konieczność zapewnienia takiej ochrony. Z tego względu nie planuje się lokalizowania ekranów dla tych terenów.

Biorąc pod uwagę powyższe, zaproponowane rozwiązania nie znajdują racjonalnego uzasadnienia. Szczegółowe analizy w zakresie oddziaływania akustycznego planowanej drogi i zakładanych zabezpieczeń zostaną przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Ad. 3 Odpowiedzi na wnioski szczegółowe jak poniżej

Ad. 3a) Etap projektowania, na którym znajduje się inwestycja służy przede wszystkim wyborowi najkorzystniejszego z punktu widzenia technicznego, ekonomicznego i środowiskowego wariantu przebiegu

trasy, nie rozstrzyga o ostatecznych rozwiązaniach technicznych. Zagadnienia dotyczące szczegółowych rozwiązań w zakresie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych opracowywane będą w Koncepcji Programowej oraz Projekcie Budowlanym dla konkretnego przebiegu trasy WOW.

Ad. 3b) Obszar Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce został bardzo dokładnie zinwentaryzowany pod względem przyrodniczym. Wnioski z przeprowadzonych inwentaryzacji, zagrożenia dla obszaru, jak też środki ograniczające negatywne oddziaływanie obu analizowanych na tym odcinku wariantów zostaną szczegółowo opisane w raporcie OOS. Poprowadzenie wariantów w bezpiecznej odległości od obszaru jak też proponowane rozwiązania technologiczne pozwolą wyeliminować ewentualne zagrożenia związane z realizacją i eksploatacją projektowanej drogi.

Rozbudowa dróg wojewódzkich 631 oraz 634 oraz wszelkie decyzje dotyczące zmiany zamierzeń inwestycyjnych leżą w gestii zarządcy tych dróg, tj. MZDW. Rozwiązania projektowe węzła Ząbki zawarte w opracowaniu WOW nawiązują bezpośrednio do projektów rozbudowy tych dróg przekazanych Wykonawcy przez ich Zarządcę (MZDW).

Rozbudowa dróg wojewódzkich DW 631 i DW 634 oraz wszelkie decyzje dotyczące zmiany zamierzeń inwestycyjnych, w tym rezygnacji z proponowanych relacji leżą w gestii zarządcy tych dróg, tj. MZDW. Rozwiązania technicznych węzła Ząbki zawarte w opracowaniu stanowią zaledwie wstępną propozycję, możliwą do uwzględnienia na następnych etapach opracowań projektowych, nie przesądzają jednak jego ostatecznego kształtu. Szczegółowe rozwiązania poszczególnych węzłów będą przedmiotem Koncepcji Programowej.

Rozbudowa dróg wojewódzkich DW 631 i DW 634 oraz wszelkie decyzje dotyczące zmiany zamierzeń inwestycyjnych leżą w gestii zarządcy tych dróg, tj. MZDW.

Rozwiązania techniczne węzła Ząbki zawarte w opracowaniu stanowią zaledwie wstępną propozycję, możliwą do uwzględnienia na następnych etapach opracowań projektowych, nie przesądzają jednak jego ostatecznego kształtu. Szczegółowe rozwiązania poszczególnych węzłów będą przedmiotem Koncepcji Programowej.

Rozbudowa dróg wojewódzkich DW 631 i DW 634 oraz wszelkie decyzje dotyczące zmiany zamierzeń inwestycyjnych leżą w gestii zarządcy tych dróg, tj. MZDW.

Wyniki prognoz ruchu oraz przeprowadzona na ich podstawie analiza przepustowości wskazują na potrzebę wydzielenia dodatkowych (najbardziej obciążonych relacji) poprzez łącznice bezpośrednie.

Rozwiązania techniczne węzła Ząbki zawarte w opracowaniu stanowią zaledwie wstępną propozycję, możliwą do uwzględnienia na następnych etapach opracowań projektowych, nie przesądzają jednak jego ostatecznego kształtu. Szczegółowe rozwiązania poszczególnych węzłów będą przedmiotem Koncepcji Programowej.

Rozwiązania technicznych węzła Ząbki zawarte w opracowaniu stanowią zaledwie wstępną propozycję, możliwą do uwzględnienia na następnych etapach opracowań projektowych, nie przesądzają jednak jego ostatecznego kształtu. Szczegółowe rozwiązania poszczególnych węzłów będą przedmiotem Koncepcji Programowej.

Ad. 3c) Proponowany wariant przebiegu trasy powoduje konieczność kilkakrotnego przekraczania istniejących linii kolejowych pod bardzo niekorzystnym kątem (około 30 stopni) ingeruje w infrastrukturę poligonu wojskowego oraz powoduje znaczne, nowe wyburzenia zabudowy jednorodzinnej w dzielnicy Wesola. Dodatkowo będzie powodował uciążliwość hałasową na odcinku od ul. Okuniewskiej do ul. Uroczej. W ramach opracowania raportu OOS przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą. Na ich podstawie wskazano obszary cenne przyrodniczo, siedliska oraz występowanie gatunków chronionej fauny i flory. Wyniki inwentaryzacji jak też środki minimalizujące zagrożenia dla środowiska naturalnego podczas budowy i eksploatacji trasy zostaną opisane w raporcie OOS.

Rozbudowa ul. Budniczej leży w gestii władz dzielnicy Rembertów. Wykonawca opracowania zaproponował połączenie ul. Budniczej z ul. Mokry Ług za pomocą dróg obsługujących, czym zapewnił możliwość pełnej obsługi komunikacyjnej terenów położonych po obydwu stronach drogi S-17.

Ilość przejść dla zwierząt została opracowana na podstawie przeprowadzonych inwentaryzacji przyrodniczych i uzgodniona z jednostkami zarządzającymi terenami leśnymi. Tworzenie dodatkowych 6 przejść górnych nie jest zasadne.

Tereny mieszkalne narażone na ponadnormatywne oddziaływanie w rejonie ul. Mokry Ług mogą zostać efektywnie ochronione poprzez ekrany akustyczne w taki sposób, że standardy, jakości środowiska poza pasem drogowym Wschodniej Obwodnicy Warszawy zostaną zachowane. Szczegółowe analizy w zakresie oddziaływania akustycznego planowanej drogi i zakładanych zabezpieczeń zostaną przedstawione w raporcie OOS.

Budowa tunelu zwiększyłaby ilość obszarów narażonych zarówno na krótkotrwałe jak i długotrwałe zaburzenia przepływu wód podziemnych.

Propozycja przebiegu trasy w nasypie z zastosowaniem ścian z gruntu zbrojonego, zgodnie z wariantem prezentowanym w opracowaniu została pozytywnie zaopiniowana przez mieszkańców oraz władze dzielnicy Rembertów, jest również zgodna z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego tego terenu oraz w sposób bezpośredni nawiązuje do wypracowanych i uzgodnionych w poprzednich latach rozwiązań projektowych.

Budowa tunelu pod istniejącą linią kolejową wiąże się z koniecznością czasowego jej wyłączenia z ruchu. Biorąc pod uwagę powyższe oraz analizę akustyczną i ekonomiczną zaproponowane rozwiązania nie znajdują racjonalnego uzasadnienia.

Ad. 3d) Parametry techniczne zarówno drogi ekspresowej, odcinków zwalniania, przyspieszania, jak również wszystkich łącznic węzła Rembertów spełniają parametry techniczne wymagane przepisami prawa.

Propozycja przeprowadzenia trasy S-17 w wykopie pod linią kolejową była przez projektantów analizowana i została odrzucona ze względu na gorsze uwarunkowania techniczne – konieczność czasowego wyłączenia z ruchu bardzo obciążonej linii kolejowej nr 2 oraz mniej korzystne możliwości odwodnienia trasy.

Usytuowanie węzła Rembertów w obszarze leśnym i niezabudowanym zarówno w stanie obecnym jak również nieplanowanym do zabudowy w przyszłości nie powoduje ryzyka zwiększenia ilości terenów zagrożonych ponadnormatywnym hałasem pochodzącym z tak usytuowanej niwelety trasy.

Proponowany wariant przebiegu trasy powoduje konieczność kilkukrotnego przekraczania istniejących linii kolejowych pod bardzo niekorzystnym kątem (około 30 stopni) ingeruje w infrastrukturę poligonu wojskowego oraz powoduje znaczne, nowe wyburzenia zabudowy jednorodzinnej w dzielnicy Wesoła. W ramach opracowania raportu OOS przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą. Na ich podstawie wskazano obszary cenne przyrodniczo, siedliska oraz występowanie gatunków chronionej fauny i flory. Wyniki inwentaryzacji jak też środki minimalizujące zagrożenia dla środowiska naturalnego podczas budowy i eksploatacji trasy zostaną opisane w raporcie OOS.

Ad. 3e) W ramach przedmiotowego opracowania zaproponowane zostały przejazdy gospodarcze oraz odtworzenie ciągłości większości ciągów komunikacyjnych. Jednak etap na którym znajduje się inwestycja służy przede wszystkim wyborowi najkorzystniejszego z punktu widzenia technicznego, ekonomicznego i środowiskowego wariantu przebiegu trasy, nie rozstrzyga o ostatecznych rozwiązaniach technicznych. Zagadnienia dotyczące szczegółowych rozwiązań w zakresie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych opracowywane będą w Koncepcji Programowej oraz Projekcie Budowlanym dla konkretnego przebiegu trasy WOW.

Trasa S-17 prowadzona jest w znacznej części swojego przebiegu w poziomie istniejącego terenu lub na nasypie. Ze względu na uwarunkowania środowiskowe, gruntowo-wodne (siedlisko Strzebli Błotnej, ujęcia wód, występowanie Głównego Poziomu Użytkowego wód podziemnych, duża powierzchnia obszarów leśnych) oraz problemy dotyczące ewentualnego odwodnienia, prowadzenie trasy w wykopie ograniczone zostało do minimum.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz analizę akustyczną oraz ekonomiczną zaproponowane rozwiązania nie znajdują racjonalnego uzasadnienia. Szczegóły dotyczące warunków gruntowo-wodnych panujących na tym odcinku zostaną omówione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

W ramach przedmiotowego opracowania zaproponowane zostały przejazdy gospodarcze oraz odtworzenie ciągłości większości ciągów komunikacyjnych. Jednak etap na którym znajduje się inwestycja służy przede wszystkim wyborowi najkorzystniejszego z punktu widzenia technicznego, ekonomicznego i środowiskowego wariantu przebiegu trasy, nie rozstrzyga o ostatecznych rozwiązaniach technicznych. Zagadnienia dotyczące szczegółowych rozwiązań w zakresie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych opracowywane będą w Koncepcji Programowej oraz Projekcie Budowlanym dla konkretnego przebiegu trasy WOW.

Ilość przejść dla zwierząt została opracowana na podstawie przeprowadzonych inwentaryzacji przyrodniczych, informacji pozyskanych z właściwych kół łowieckich i uzgodniona z jednostkami zarządzającymi terenami leśnymi oraz obszarami chronionymi. Tworzenie dodatkowych 5 przejść dla zwierząt dużych nie jest zasadne.

W celu zebrania opinii, potrzeb i wniosków mieszkańców wszystkich miejscowości, przez które przebiega trasa zorganizowano 5 spotkań informacyjnych, które nie są częścią procedury uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Liczne wpływające wnioski z obawami i opiniami są analizowane. Odpowiedzi na wszystkie uwagi są udzielone w niniejszym raporcie ze spotkań informacyjnych, który będzie udostępniony społeczeństwu na stronach internetowych Urzędów, natomiast wersja papierowa w urzędach.

Ad. 3f) Węzeł Zakręt nie stanowi przedmiotu opracowania Jacobs Polska Sp. z o. o.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
49	1651 - 1652	<p>1. Wniosek o wykluczenie zielonego wariantu przebiegu WOW (trasa S-17) od węzła Rembertów do węzła Zakręt, gdyż zniszczy on dzielnicę Wesola, wprowadzi ogromne zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców, pozbawi ich ujęć wody pitnej oraz nieodwracalnie podzieli obszar Wesolej Centrum, a zatem przyniesie wyłącznie straty we wszystkich rozpatrywanych aspektach.</p> <p>2. Wniosek o zaplanowanie alternatywnego przebiegu WOW w taki sposób, aby nie przecinał dzielnicy Wesola na części.</p> <p>3. Wniosek o opracowanie wariantu po północnym obrzeżu poligonu tak, aby omijał cenne obszary przyrodnicze (rozległość terenów poligonu daje takie możliwości).</p> <p>4. Wniosek o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej uwzględniających rozwój Warszawy i jej przedmieść na kilkanaście lat w przyszłość, a nie pozbawionych tej wizji. W wielu krajach obwodnice lokalizuje się słusznie poza miastem, aby nie nastąpiło dramatyczne pogorszenie jakości życia mieszkańców. Na tym etapie projektu możliwe jest zaprojektowanie inwestycji tak, aby wyeliminować jej oczywiste wady.</p> <p>5. Wniosek o podanie informacji, kto będzie weryfikował rzetelność opracowań wykonywanych dla GDDKiA i opłacanych przez GDDKiA.</p>

Ad. 1 Wniosek zostanie ujęty w statystyce wniosków, jako opowiadający się przeciwko wariantowi zielonemu Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 2, 3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 23.

Ad. 4 Wszystkie parametry techniczne oraz elementy geometryczne, przekrój trasy jak również zabezpieczenia ekologiczne czy urządzenie bezpieczeństwa ruchu projektowane są na odległy horyzont czasowy. W tym przypadku opracowanie sporządzane jest dla prognozowanych natężeń ruchu w roku 2035. Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt.

Ad. 5 Organem weryfikującym raport OOS będzie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, który będzie również odpowiedzialny za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Regionalny Dyrektor przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której określone zostaną warunki realizacji inwestycji ma obowiązek zasięgnąć również opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
50	1653	<p>1. Protest w stosunku do propozycji różnych wariantów poprowadzenia drogi ekspresowej S-17 poprzez dzielnicę Warszawy - czyli przez Wesolą. Żadna wersja zaproponowana przez inwestora nie jest dopuszczalna!</p> <p>2. Sama nazwa inwestycji brzmi - obwodnica m.st. Warszawa - więc skąd logicznie rzecz analizując inwestor proponuje prowadzenie drogi przez tereny tego miasta?! Czyżby Wesola przestała nagle w 2013 roku być dzielnicą Warszawy?</p> <p>3. Z punktu widzenia ekonomicznego, społecznego Wnioskodawca proponuje rozważenie przygotowania nowego projektu, w którym zostaną uwzględnione interesy: mieszkańców całego miasta Warszawy, w tym Wesolej - interesy i potrzeby docelowych użytkowników drogi.</p> <p>4. Chrońmy tereny gdzie mieszkańcy innych dzielnic Warszawy mogą wypocząć, zrelaksować się, tereny wolne od nadmiaru asfaltu, wysokich budynków. W dzielnicy Wesola, pełnej lasów, świeżego powietrza, przestrzeni, nie ma miejsca na kilkupasmową drogę!</p>

Ad. 1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 2 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 10.

Ad. 3 Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły (w zależności od wyboru wariantu przebiegu) zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Sulejówek oraz budowa na koszt Inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi. Powyższe przykłady wskazują na to, że budowa WOW będzie zabezpieczała również interesy mieszkańców terenów sąsiadujących z inwestycją.

Ad. 4 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 23

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
51	1654	<ol style="list-style-type: none"> 1. Obwodnica nie powinna przebiegać przez tereny Wesołej. To jest zły pomysł forsowany przez ludzi, którzy nie potrafią zmierzyć się z ewentualnym trudem poszukania lepszej alternatywy, załatwieniem zgody wojska, opracowaniem koncepcji ochrony zagrożonych zwierząt uwzględniającej bliski przebieg obwodnicy. 2. Najłatwiej w tej sytuacji wmówić ludziom, że to dla ich dobra chce się utrudnić i zatruć im życie, tyle tylko, że to się nie uda. Marnują Państwo czas, pieniądze podatników. 3. Wesoła nie ma statusu uzdrowiska, ale jej mikroklimat i środowisko są unikalne w otoczeniu Warszawy. Zanim "wylejemy dziecko z kąpielą" lepiej dobrze się zastanowić. 4. Inwestycja WOW ma być sukcesem, ma zostać zbudowana przed 2020 rokiem, aby otrzymać dofinansowanie ze środków UE. Szanse na to są niewielkie, zważywszy na opór społeczny, ale również z uwagi na teren "bogaty przyrodniczo". 5. Bez współpracy ze strony mieszkańców jestem przekonana, że budowa WOW w proponowanym kształcie będzie spektakularną porażką, a ludzie nie poprą koncepcji, która zagraża ich dobru.

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 23.

Ad. 2 Głównym celem budowy WOW jest zamknięcie od wschodu Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej, co pozwoli na odciążenie centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. Jednak obok celów nadrzędnych pojawienie się tej klasy drogi jest niewątpliwie korzystne również dla mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie. Mieszkańcy dzielnicy Wesoła, w zależności od wyboru wariantu trasy będą mieli możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły zlokalizowane w dzielnicy Wesoła lub jej bezpośrednim sąsiedztwie. Odległość między węzłami w najgorszym przypadku wyniesie około 5km. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie budowa na koszt inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Ad. 3, 4 i 5 Proponowane przebiegi w żadnym miejscu nie kolidują z obszarami Natura 2000 ani innymi podlegającymi ścisłej ochronie Proces projektowy od samego początku (STeS) zakłada ścisłą współpracę oraz informowanie mieszkańców terenów sąsiadujących z inwestycją o wszelkich poczynaniach projektowych. Tak również jest w przypadku WOW. Już na wczesnym etapie opracowań odbył się cykl spotkań z mieszkańcami, na których projektanci prezentowali proponowane przebiegi, była możliwość zadawania pytań, zgłaszania wniosków i dyskusji. Kolejnym etapem prowadzenia dialogu ze społeczeństwem jest sporządzenie raportu z przeprowadzonych spotkań, który zawiera wszelkie wnioski i uwagi oraz stanowisko projektanta do propozycji zawartych we wnioskach. O wyborze wariantu do dalszych prac decyduje wynik wielokryterialnej analizy porównawczej. Analiza ta opiera się zestawieniu wielu elementów dotyczących wariantów przebiegu trasy, między innymi: kosztów, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, odbioru społecznego i preferencji mieszkańców, parametrów technicznych, bezpieczeństwa

ruchu drogowego i wielu innych. Dopiero po przeprowadzeniu takiej analizy możliwy jest do wskazania wariant optymalny przebiegu trasy. Dodać należy, że kryterium kosztowe w podobnych analizach jest jedynie jednym z czynników podlegających ocenie i porównaniu. Zgodnie z założeniami budowa drogi ma rozpocząć się w roku 2017 i zostać oddana do użytkowania w roku 2020.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
52	1655	1. Zarząd Dzielnicy Wesoła zdecydowanie popiera wnioski mieszkańców dotyczące rozwiązań projektowych w okolicy osiedla Grzybowa. Uznajemy za bezzasadny, a nawet wręcz szkodliwy, pomysł budowy węzła "Rembertów" po południowej stronie linii kolejowej nr 2. Cały węzeł "Rembertów" wraz z łącznicami powinien zostać zlokalizowany po północnej stronie linii kolejowej (skrzyżowanie z ulicą Okuniewska), przyjmując te rozwiązania, które proponują Państwo na przedstawionych nam planach sytuacyjnych. Po południowej stronie torów kolejowych powinien pozostać tylko przejazd techniczny o charakterze bardzo lokalnym w osi ulicy Długiej, pozostawiając jej dotychczasowy charakter.

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
53	1656	1. Wniosek o odstąpienie od projektów przebiegu WOW we wszystkich przedstawianych wariantach. 2. Wniosek o opracowanie projektu przebiegu Wschodniej OBWODNICZY Warszawy, tak, by była rzeczywiście OBWODNICĄ, czyli przebiegała POZA obszarem Wesołej, która jest dzielnicą Warszawy. 3. Wniosek o to, by firma Jacobs, jako NOWY zleceniobiorca (opłacany z naszych podatków) dokonała rzetelnej analizy i opracowała NOWE warianty przebiegu WOW, a nie uparcie forsowała stare, tylokrotnie już oprotestowane (1 raz już opłacone). 4. Wniosek, by firma Jacobs opracowała poniższe propozycje przebiegu WOW): - przebieg przez tereny po poligonowe (na tyle obszerne, że umożliwiają ominięcie występujących tam stref chronionych) z wyprowadzeniem trasy do obwodnicy Mińska lub: - zgłoszony wariant społeczny: przebieg północnym obrzeżem poligonu. 5. Wniosek, aby opracowania przedstawiane opinii publicznej zawierały, oprócz map z naniesionym przebiegiem trasy, także wszystkie dane istotne przy dokonywaniu wyboru wariantu (podane w sposób czytelny, umożliwiający porównanie), m.in.: - ilość pojazdów na dobę, natężenie hałasu, stężenie pyłów zawieszonych, warunki hydrogeologiczne, sposoby ochrony ujęć wody, sposoby zabezpieczenia przed przenikaniem pyłów zawieszonych do wód podziemnych, szacunkowy kosztorys [w tym koszty obiektów inżynierskich (tunele, estakady, betonowe rynny pod jezdniami chroniące „okna hydrogeologiczne” itp.), koszty wykupów i odszkodowań].

Ad. 1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 2, 3 i 4 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowanie. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania oś drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówkę. Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy. Ponadto podczas wieloletnich prac planistycznych dotyczących

WOW analizowane były inne warianty przebiegu, między innymi zakładające przeprowadzenie WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów. Wariant ten został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców. Trasa ekspresowa zostanie zaprojektowana w taki sposób, aby dotrzymane zostały wszystkie dopuszczalne normy środowiska. W celu określenia oddziaływań inwestycji na środowisko sporządzany jest raport o oddziaływaniu na środowisko, w którym analizowane są wszystkie możliwe zagrożenia związane z budową i eksploatacją trasy, a w przypadku wystąpienia przekroczeń opracowane są zabezpieczenia, które ograniczają w znaczący sposób uciążliwość.

Ad. 5 Wnioskowane informacje w większości zostały przedstawione we wcześniejszych odpowiedziach do wniosków. Ponadto po wystąpieniu GDDKiA z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, w ramach postępowania administracyjnego prowadzonego przez Regionalną Dyрекcję Ochrony Środowiska, będą przeprowadzone konsultacje społeczne, w ramach, których organ może podjąć decyzję o przeprowadzeniu rozprawy administracyjnej, na której zostaną zaprezentowane wszystkie rozpatrywane warianty przebiegu trasy wraz z raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. W ramach raportu zostaną przeanalizowane warunki środowiskowe, będące przedmiotem wniosku.

Szczegóły dotyczące procesu konsultacji społecznych na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawiono w odpowiedzi na pkt 1a) i 1b) do formularza wniosku nr 73 w Wesołej

W kwestii ewentualnych wykupów i odszkodowań należy zaznaczyć, że na tym etapie prac projektowych nie ustala się jeszcze linii rozgraniczających inwestycję a co za tym idzie nie wskazuje się konkretnych obszarów terenu podlegających wykupowi na cele drogowe. Taka procedura ma miejsce dopiero na etapie projektu budowlanego, kiedy znane są precyzyjne rozwiązania techniczne i wówczas prowadzona jest procedura wywłaszczeniowa związana z wykupem gruntu oraz odszkodowaniami dla właścicieli. Na tym etapie zakłada się maksymalny możliwy zasięg inwestycji a w związku z tym maksymalne zasięgi oddziaływania.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
54	1657	1. Wnioskodawca nie zgadza się na przeprowadzenie budowy drogi ekspresowej w Wesołej. 2. Propozycja przeprowadzenia drogi poza Wesołą. Propozycję zaznaczono na załączonym planie (przez poligon).

Ad. 1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Proponowany przebieg drogi ekspresowej przebiega przez tereny Natura 2000 Bagno Lisie oraz Bagno Jacka. Ponadto trasa przebiega przez tereny wojskowego osiedla oraz osiedle Wola Grzybowska. W proponowanym wariantcie musiałby powstać tunel długości ok. 1600 m pod dwiema liniami kolejowymi, co wiązałoby się z koniecznością czasowego wyłączenia z ruchu bardzo obciążonej linii kolejowej nr 2. Zarówno analiza techniczna, środowiskowa jak i ekonomiczna nie uzasadnia takiego przebiegu WOW.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
55	1658	1. Spośród dwóch zaproponowanych koncepcji Wnioskodawca wybiera wariant "zielony", z powodu: - mniejszej liczby koniecznych wyburzeń domów - mniejszej ingerencji w walory przyrodnicze dzielnicy - łatwiejsze przeprowadzenie budowy obwodnicy (bez konieczności budowania tunelu) - mniejsze utrudnienia dla mieszkańców - krótsza trasa

		- krótszy czas budowy - mniejsze koszty
--	--	--

Ad. 1. Wniosek zostanie ujęty w statystyce wniosków, jako opowiadający się za wariantem “zielonym” Tego typu informacje zostaną uwzględnione w analizie wielokryterialnej.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
56	1659 - 1660	<p>1. Wniosek przeciwko budowie WOW przez dzielnicę Warszawa-Wesoła, aglomeracja warszawska rozrasta się intensywnie i planując budowę za kilka lat powinno się myśleć o perspektywie kilkunastu lat naprzód.</p> <p>2. Kategorie sprzeciw wariantowi czerwonemu, który najbardziej ingeruje w Otulinę Parku Krajobrazowego, przecina Groszówkę i Zieloną Grzybową - dwie najbardziej rozwojowe części Wesołej.</p> <p>3. Trasy komunikacyjne powinny być przeprowadzone wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych (tj. ul. Niemcewicza) i przy istniejących liniach wysokiego napięcia oraz liniach kolejowych, aby skoncentrować niedogodności w jednym ciągu a nie rozszerzać na całą dzielnicę.</p>

Ad.1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do wniosku nr 16.

Ad. 2 Wniosek został wzięty pod uwagę, jako opowiadający się przeciwko wariantowi „czerwonemu” i został ujęty w statystyce wniosków.

Ad.3 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
57	1661 - 1662	<p>1. Prośba o przeanalizowanie możliwości zaprojektowania przedmiotowego odcinka wschodniej obwodnicy S-17 na terenach poligonu z ominięciem obszaru „Natury 2000”.</p> <p>2. Ponadto Wnioskodawca nie wyraża zgody na przeprowadzenie wschodniej obwodnicy S-17 według wariantu zielonego tj. równoległe do ulicy Niemcewicza. Wariant ten przebiega bardzo blisko zabudowy zlokalizowanej wzdłuż ulicy Niemcewicza. Należy również zauważyć, że na przedmiotowym odcinku wzdłuż ulicy Niemcewicza istnieje już gazociąg wysokiego ciśnienia oraz napowietrzne linii energetycznego wysokiego napięcia 110 KV i 220 KV, które wpływają w znaczący sposób na zagospodarowanie omawianego terenu.</p> <p>3. Ponadto zaproponowany przez Państwa wariant zielony jest niezgodny ze Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.</p> <p>4. Wyrażam również stanowczy sprzeciw w zakresie doprojektowania na wniosek mieszkańców Dzielnicy Rembertów dodatkowego połączenia z węzłem Rembertów w rejonie osiedla Grzybowa na terenie Dzielnicy Wesoła. Na obszarze osiedla Grzybowa są drogi o klasie dróg dojazdowych lub lokalnych, dlatego też nie posiadają one wystarczających parametrów technicznych, które umożliwiłyby przyjęcie dodatkowego ruchu pojazdów z terenu Dzielnicy Rembertów. Ponadto lokalizowanie dodatkowego węzła w tym rejonie ze względu na klasę dróg na tym terenie jest niezgodne z przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.</p> <p>5. Należy również zaznaczyć, że ulica Okuniewska, która jest drogą klasy głównej nie ma stosownych parametrów wynikających z ww. klasy drogi. Jej szerokość w liniach rozgraniczających zgodnie z ww. rozporządzeniem powinna wynosić 25m. Zaprojektowanie węzła łączącego przedmiotową ulicę ze wschodnią obwodnicą Warszawy będzie wiązało się ze zwiększeniem natężenia ruchu na tej ulicy. W związku z powyższym wnioskuję również o jej przebudowę na długości znajdującym się w granicach Miasta Stołecznego Warszawy.</p>

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wszystkie proponowane warianty WOW przebiegają przez teren poligonu a żaden z nich nie koliduje z obszarami Natura 2000.

Ad. 2 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Przebudowa infrastruktury technicznej kolidującej z przebiegiem trasy ekspresowej jest obowiązkiem Inwestora i jest zawsze wykonywana na jego koszt.

Ad. 3 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2h) do formularza wniosku nr 7.

Ad. 4 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Ad. 5 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Firma Jacobs opracowuje na zlecenie GDDKiA Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe oraz Raport o oddziaływaniu inwestycji na środowisko dla drogi S-17 na odcinku węzeł Drewnica – węzeł Zakręt (bez węzła). Przebudowa innych dróg jest realizowana przez GDDKiA tylko w zakresie wynikającym z możliwości ich połączenia z drogą ekspresową. Zarządcą ul. Okuniewskiej w granicach miasta Warszawa jest Zarząd Dróg Miejskich i do jego obowiązku należą wszelkie remonty oraz rozbudowy dróg.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
58	1663	<p>1. W związku z przeprowadzonymi spotkaniami informacyjnymi SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji popiera szybką realizację WOW, jako niezbędnego elementu ekspresowej obwodnicy Warszawy, istotnej dla rozprowadzenia ruchu z i do Warszawy oraz rozprowadzenia ruchu międzydzielnicowego. W związku z deficytem tras o wysokich parametrach po prawej stronie Wisły szybka realizacja WOW jest ważna dla prawidłowego funkcjonowania i rozwoju aglomeracji warszawskiej.</p> <p>2. Przebieg trasy w związku z wariantowaniem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - W rejonie Ząbek i Zielonki, popieramy wariant wschodni – zielony, jako najbardziej perspektywiczny w zakresie możliwych do realizacji rozwiązań węzłowych trasy S17, DW631 i DW634 oraz odsunięty od zabudowy mieszkaniowej Ząbek i Zielonki. - Przebieg w rejonie poligonu trasować w celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko przyrodnicze w szczególności na chronione gatunki flory i fauny. W ciągu ostatniej dekady zostały opracowane, co najmniej dwa niezależne opracowania, które umożliwiają weryfikację wykonanych inwentaryzacji przyrodniczych. - Realizacja WOW w każdym z proponowanych przebiegów na terenie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek będzie rozwiązaniem lepszym od stanu istniejącego, tj. braku tej trasy. Należy dążyć do realizacji wariantu trasy, który wzbudza najmniejsze kontrowersje i protesty społeczne. Ze względu na lepszą dostępność korzystniejszy wydaje się wariant czerwony. - W związku z powyższym najwyższej oceniamy warianty oznaczone, jako 2 i 8. <p>3. Rozwiązania węzłów:</p> <p>W ocenie SISKOM krytycznym elementem niniejszego projektu jest węzeł Ząbki. W oparciu o posiadane modele i prognozy ruchu wnioskujemy, że żadne z prezentowanych rozwiązań węzła Ząbki nie jest rozwiązaniem optymalnym – w każdym z wariantów nastąpi przeciążenie części łącznic, przekroju jednej z dróg wojewódzkich lub relacji na skrzyżowaniach."</p> <p>4. Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzamy, że układ drogowo-uliczny w obszarze, tj. skrzyżowanie na niewielkim obszarze 3 dróg o dużych potokach ruchu i klasach technicznych G, GP i S uniemożliwia realizację funkcjonalnego rozwiązania węzłowego, które będzie w stanie przenieść bez przeciążeń prognozowane potoki ruchu. Rozwiązania w pełni funkcjonalne wymagają:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zmiany przebiegu DW634, tj. poprowadzenia jej po granicy Warszawy i Ząbek oraz Warszawy i Zielonki (ul. Paderewskiego) do skrzyżowania istniejącej DW634 z ul. Poniatowskiego (wylot w kierunku Kobyłki), - budowy Trasy Olszynki Grochowskiej, co najmniej na odcinku od Trasy Siekierkowskiej do Trasy Toruńskiej. <p>W obu przypadkach węzły S17 z DW631 lub DW634 nie są przeciążone. Co więcej nie jest potrzebna bezpośrednia relacja S17<->DW631 (NW<->S).</p> <p>5. Wniosek o przeanalizowanie powyższego rozwiązania, które w związku z niemożliwością zmiany przebiegu DW634 i realizacji TOG w perspektywie</p>

		<p>najbliższych 20 lat wykazuje się najmniejszym obciążeniem poszczególnych przekrojów i skrzyżowań, a także umożliwia wykorzystanie istniejącej geometrii i planowanego obiektu nad linią kolejową nr 449 w ciągu DW634.</p> <p>Przed wyborem rozwiązania docelowego węzłów należy wykonać mikrosymulację ruchu dla szczytów porannego i popołudniowego dla obszaru oddziaływania każdego z węzłów.</p> <p>6. Bardziej szczegółowe uwagi zostaną złożone do kompletnej dokumentacji środowiskowej wraz z raportem oceny oddziaływania na środowisko Wschodniej Obwodnicy Warszawy.</p>
--	--	---

Ad. 1 Wniosek został wzięty pod uwagę został ujęty w statystyce wniosków.

Ad. 2 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad. 3 Proponowane przez biuro projektowe warianty węzła Ząbki, są zaledwie dwoma z kilku analizowanych. Lokalizacja węzła w miejscu przecięcia trzech dróg o wysokim natężeniu ruchu oraz wysokich klasach technicznych z założenia jest rozwiązaniem, które wymaga szczególnej analizy w zakresie przepustowości oraz poziomów swobody ruchu. Biuro projektów dokonało takiej analizy w oparciu o prognozowany ruch na rok 2035. Z analizy tej wynika, że wariant z węzłem zlokalizowanym na skrzyżowaniu z ul. Szwoleżerów jest z punktu widzenia warunków ruchowych znacznie gorszym rozwiązaniem niż węzeł typu „trąbka” ze skrzyżowaniem na drodze 634 oraz dwiema łącznicami bezpośrednimi. Analiza warunków ruchu na łącznicach a przede wszystkim na pasach włączy i wyłączeń (miarą przepustowości łącznic jest przepustowość pasa włączenia lub wyłączenia z niej) również wskazała, że węzeł ze skrzyżowaniem na drodze 634 jest korzystniejszy. Do dalszych opracowań projektowych biuro rekomenduje właśnie ten wariant. Dodać należy, że opracowanie to (STEŚ) ma na celu przede wszystkim wybór wariantu przebiegu trasy i uzyskanie dla tego przebiegu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie rozstrzyga rozwiązań projektowych węzłów a jedynie wskazuje miejsca przyszłych połączeń z drogą ekspresową. Rozwiązanie techniczne węzłów i skrzyżowań drogowych będzie przedmiotem analizy na kolejnych etapach projektowania – Koncepcja Programowa (konieczność przedstawienia wariantowych rozwiązań węzłów) oraz Projektu Budowlanego.

Ad. 4 Niewątpliwie zarówno budowa Trasy Olszynki Grochowskiej jak i przebudowa drogi wojewódzkiej 634 na długim odcinku wpłynęłyby bardzo korzystnie na warunki ruchu w rejonie proponowanego węzła Ząbki. Nie mniej jednak przebudowa dróg niebędących w zarządzie GDDKiA jest realizowana przez tę jednostkę tylko w zakresie wynikającym z możliwości ich połączenia z drogą ekspresową. GDDKiA jest zarządcą tylko części dróg (kategorii krajowych) w związku z tym nie jest w stanie kształtować całego układu komunikacyjnego miasta oraz wszystkich połączeń drogowych w rejonie.

Ad. 5 Rozwiązania w rejonie połączenia z drogą wojewódzką nr 634 są sprzeczne z ustaleniami wypracowanymi podczas procesu projektowego pomiędzy zarządcami poszczególnych dróg. Najnowsze Ustalenia dotyczą między innymi konieczność dostosowania rozwiązania węzła do istniejącego przekroju drogi nr 634. Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w najbliższej perspektywie nie zamierza realizować przebudowy przedmiotowej drogi do przekroju dwujezdniowego. Proponowane przez SISKOM rozwiązanie zakładające wykształcenie na jednoprzestrzennej drodze pełnego węzła typu WA (pasy włączy i wyłączeń) nie znajduje uzasadnienia technicznego. W odniesieniu do propozycji zamiennej lokalizacji łącznic bezpośrednich prowadzących ruch między drogą S-17 a DW 631 podkreślić należy, że tak usytuowane łącznice (typ P3) w znacznym stopniu skracają odległość do węzła Drewnica, co bardzo niekorzystnie wpływa na warunki przepustowości oraz bezpieczeństwa ruchu na odcinku międzywęzłowym (bardzo krótki odcinek umożliwiający wybór przez kierowcę kierunku jazdy).

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
59	1664	<p>1. W całym cywilizowanym świecie (jak mówi znane porzekadło) budowane autostrady - zwłaszcza tranzytowe - omijają miasta obwodnicami z docelowymi do nich zjazdami, bądź jeszcze nowocześniejszymi rozprawdzającymi ringami, z których ostatni - największy prowadzony jest poza obrzeżami aglomeracji i stanowi jednocześnie obwodnicę dla ruchu tranzytowego i rozprawdzenie ruchu docelowego.</p> <p>2. Autostrada A-2 patrząc perspektywnie - a każdy ma taki obowiązek - będzie (jeśli z innych powodów nie objadą przez Słowację i Czechy) transkontynentalną drogą komunikacyjną na najważniejszym kierunku kontynentów Wschód – Zachód</p>

		<p>dla przewozów towarów i osób.</p> <p>3. Warszawa i jej szeroko pojęta aglomeracja posiada możliwości tworzenia ringów, po istniejących już drogach. (patrz opracowanie w tej sprawie mgr inż. transportu J. Lipko i Leśnika inż. M. Kaczorka z 05.2007 r. znajdujące się w aktach sprawy i inne). Podobnie dzieje się w Polsce (patrz chociażby najbliższe obwodnice miasteczek: Mińsk Maz., Radzymin, Serock, Zambrów itp. chociaż niektóre z nich dobudowywane wtórnie po czasie). Z wyjątkiem Warszawy. Tutaj w/w autostradę tranzytową A-2 wprowadza się w miasto nazywając to obłudnie obwodnicą (być może również trzeba będzie zbudować wtórnie po czasie właściwą obwodnicę – ring, po co więc wydawać dziś miliardy?) Dewastuje się przy tym tereny i osiedla podmiejskie stanowiące jak np. Wesoła „leśną sypialnię W-wy”.</p> <p>4. Wyjątkowo brutalnie, zwłaszcza w wersji W-2 zielona lansowaną uparczywie dopiero od 2005r. przez b. Dyr. Maz. GDDKiA i wchodzącą w sam środek miasta! – potraktowano Wesołą (ongis Miasto Ogród - stąd wynikały określone pozytywne dla miasta preferencje i obowiązki – okazało się, że niestety już wtedy przeszkadzało to komuś „kręcić lody” przy okazji zdegradowano piękne tereny i ujęcie wód Sulejówka).</p> <p>Obłudnie nazywając to obwodnicą równie obłudnie tłumaczono, iż załatwia to komunikacyjne potrzeby mieszkańców, (dlatego pewnie w tym wariantcie nie ma wjazdów i zjazdów dla Wesołej!?)</p> <p>- tłumaczono również, co powtarza się aktualnie znikomą szkodliwością ekologiczną, brak alternatywy i korzystną ekonomicznie. Ignorowano wersję W3A czerwona projektowaną i rezerwowaną już w latach osiemdziesiątych, bez porównania korzystniejszą i mającą komunikację z Wesołą.</p> <p>5. W międzyczasie powstał wariant W3 tzw. Samorządowy prowadzący rezerwowanym korytarzem drogi krajowej Wołomin – Otwock idącej na granicy gmin Sulejówek i Halinów i dalej przez tereny zdewastowane i nieużytki prawie niezamieszkałe.</p> <p>(Wariant ten poparło większość rzeczywistych autorytetów naukowych).</p> <p>Od początku był on zwalczany przez w/w b. Prezesa Maz.GDDKiA, który motywował to względami ekologicznymi i ekonomicznymi!! Dzisiaj ten p. nazywa się już Wojciech D. a jego wiarygodność ocen i wycen oraz motywacji jest już ogólnie znana i efekt namacalny. Cena naszych autostrad jest podobno najwyższa w świecie, a jakość też już również dobrze znana.</p> <p>(Mówiąc domyślnie należy śledzić, kiedy i gdzie w pobliżu tego wariantu pojawi się np. jakieś zamknięte elitarnie osiedle lub inny luksusowy obiekt, a Kossaki nie mogą dalej decydować o wyniku starcia planowanej od dawna i rezerwowanej trasy z wybudowanymi dużo później w jej oddziaływaniu obiektami.)</p> <p>Przeciwko temu wariantowi uruchomiono wielką pozamerytoryczną nagonkę m.in. ówczesna Rzeczpospolita.</p> <p>(manipulatorzy na zamówienie lub tak zwani pożyteczni idioci personalnie spostonowali autentyczne szeroko znane autorytety w sprawach ochrony środowiska.).</p> <p>6. Wydano miliony na opinie, ekspertyzy, kwerendy, szkice i warianty itp. bez rezultatu.</p> <p>Ten ówczesny chocholi taniec przerwała decyzją z dnia 10.07.2007 r.- wybierając wariant W3A czerwony - ówczesna Min. Roz. Reg. uwypuklając fakt, iż był on planowany i rezerwowany już od 1980 roku, oraz że w roku 1999 prot.4/99 Dyr. Dróg Publicznych w W-wie zaopiniował wariant W3A jako lepszy funkcjonalnie, ekologicznie, ekonomicznie, przestrzennie, technicznie i obsługi mieszkańców!!!!</p> <p>Z powodu braku merytorycznego należytego uzasadnienia odrzucenia wariantu W3 decyzja ta została uchylona.</p> <p>Sprawa znalazła się punkcie zero.</p> <p>7. Do dnia 14.02.2013 r. trwała cisza w sprawie. W dniu tym zwołano zebranie mieszkańców Wesołej podając do „konsultacji społecznej” wariant WIIIA czerwony i wariant W-2 zielony. Na ewentualne uwagi dano czas do 25.02.br.!?</p> <p>(Na zebranie przybyła nawet p. poseł regionu, aby pozwolić... się przywitać! – w wyborach p. poseł deklarowała zajęcie się sprawą. Dla ciekawości przytoczę ostatnio kursującą w Wesołej anegdotę - podsłuchana rozmowa:</p> <p>p. poseł: o co tam z tą autostradą chodzi?</p> <p>obecny jeden z Włodarzy Wesołej: E....teraz już żaden wariant nam nie szkodzi!</p> <p>Chocholi taniec rozpoczął się na nowo – mieszkańcom Wesołej i Sulejówka pozostał wybór mniejszego zła. (Ciekawe, jakie obecnie kryterium wymyślono dla eliminacji a priori wariantu W3 tzw. Samorządowy/północny).</p> <p>8. Wnioskodawca uważa, iż czas najwyższy zakończyć to skandaliczne, kompromitujące i kosztowne niby „prospołeczne” procedowanie: przy czym odsunąć od sprawy niekompetentnych, oportunistów, manipulatorów i „szmalowników”.</p>
--	--	---

		<p>Nadto – aby nie marnotrawić dalszych milionów należy zaniechać generalnie dalszych ekspertyz, opinii itp. zwłaszcza, iż każdą należy opracowywać jako potrójną (dwie pierwsze prawdopodobnie będą przeciwstawne – zależy kto zamówi...!?).</p> <p>9. Według Wnioskodawcy generalnie należy:</p> <ul style="list-style-type: none">- Od sprawy odsunąć manipulatorów, którzy na potrzeby swojej z góry założonej koncepcji w 2004 r. zdolni byli nawet wymyślić żółwia, ustanowić Naturę 2000 (ciekawe, co na parki, żółwie i Natury w rejonie Wesołej, Sulejówka, Zakrętu itp.)- „Fachowców”, którzy wprowadzili autostradę A-2 w miasto i dalej twierdzą że np. ruch ze Wschodu Kontynentu w 95% docelowo skierowany będzie do Warszawy!!! (np. p. prof. Wojciech S. z P.W. – swoją drogą ta „obwodnica” ma pecha do Wojciechów.....!?)- Oprzeć się na istniejących już opracowaniach rzeczywistych autorytetów społecznych i naukowych m.in.:- Instytut Systemów Inżynierii Środowiska Politechniki Warszawskiej p. prof. M. Łebkowska.- Zakład Hydrogeologii i Geologii Inżynierskiej AGH Kraków prof. A. Szczepański (rzeczn. M.O.Ś. i biegły sądowy).- Opracowanie J. Lipka, M. Kaczorek z maja 2007r. w sprawie zmodyfikowanego wariantu W3A poruszającego zagadnienie bardziej ogólnie i nowocześnie.- Opracowanie z dnia 10.07.2007r. Min. Roz. Region. – jego walorem jest, iż skupia całość materiału do 2007 r. <p>10. Wnioskodawca dodaje, że prof. M. Łebkowska oraz prof. A. Szczepański wariant W2 odrzucają kategorycznie na rzecz W3.</p> <p>Należy również dodać, iż z 24 organizacji i stowarzyszeń środowiskowych w rejonie przebiegu „obwodnicy” wszystkie wypowiedziały się przeciw wariantowi W-2 zielonemu</p> <p>Przez środek Wesołej wskazując wariant W3A bądź W-3.</p> <p>Casus Augustowa (nie Rospudy) oraz ... Modlina (itp...) kosztujący wyrzucenie w błoto milionów, lata czasu, powagę decydentów itp. powinno do diabła czegoś wreszcie nauczyć - przynajmniej kompetentnych i odpowiedzialnych!</p> <p>11. P.S. Wypowiedź p. Urszuli N. w TVP Info w dniu 21.02.2013 r. – jak rozumiem rzeczniczka obecnych decydentów z GDDKiA np. że Wesoła upiera się na zasadzie „nie bo nie” była na tyle kompromitująca, iż szkoda na to czasu. (Jak mówi stare porzekadło).</p>
--	--	---

Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt. Jednak obok celów nadrzędnych pojawienie się tej klasy drogi jest niewątpliwie korzystne również dla mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie. Mieszkańcy dzielnicy Wesoła, w zależności od wyboru wariantu trasy będą mieli możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły zlokalizowane w dzielnicy Wesoła lub jej bezpośrednim sąsiedztwie. Odległość między węzłami w najgorszym przypadku wyniesie około 5km. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie budowa na koszt inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowanie. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania osi drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek. Ponadto podczas wieloletnich prac planistycznych dotyczących WOW analizowane były inne warianty przebiegu, między innymi zakładające przeprowadzenie WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów. Wariant ten został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wielokrotne

analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców. Na etapie spotkań informacyjnych żaden z prezentowanych wariantów nie jest ani przez Inwestora ani przez projektantów forsowany. Są one poddawane ocenie mieszkańców a o wyborze konkretnego przebiegu zdecydują wyniki wielokryterialnej analizy porównawczej, której jednym z elementów są właśnie opinie mieszkańców.

W celu określenia wpływu, jaki na mieszkańców i ich środowisko życia będzie miała projektowana droga opracowywany jest raport o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Zadaniem dokumentu jest wskazanie potencjalnych zagrożeń i utrudnień, jakie mogą się pojawić zarówno na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji inwestycji. Raport analizuje zagrożenia dla wszystkich analizowanych wariantów. W raporcie wskazane są również środki minimalizujące oddziaływanie drogi w trakcie jej realizacji jak też na etapie eksploatacji. Wytyczne wskazane w raporcie powinny być uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która jest dokumentem a do wniosku o pozwolenie na realizację inwestycji drogowej. Decyzja wraz z jej postanowieniami jest dokumentem, którego zapisy muszą być obligatoryjnie przestrzegane przez wykonawców prac budowlanych, a następnie na etapie eksploatacji przez zarządcę drogi. Wpływ inwestycji na każdy komponent środowiska określany jest przy uwzględnieniu prognozowanych potoków ruchu. Określane są m.in. rozkłady przestrzenno-czasowe stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, wielkości emisji do powietrza, zasięgi hałasu, stężenie zanieczyszczeń wód. Przeanalizowane zostały ponadto dokumentacje i opracowania archiwalne dotyczące wód podziemnych. na podstawie wszystkich zebranych informacji określono zagrożenia oraz wskazano środki minimalizujące tj. sposoby zabezpieczeń, które należy zrealizować, aby uciążliwości dla mieszkańców były w znacznym stopniu ograniczone. Na podstawie m.in. wyników raportu OOS wybrany zostanie najbardziej optymalny wariant przebiegu drogi.

Należy również zaznaczyć, że zarówno projekt drogi, jak i raport OOS realizowany jest przez specjalistów z różnych dziedzin niezależnej jednostki projektowej (Jacobs Polska sp. z.o.o).

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
60	1665	<p>1. Wniosek o zaprojektowanie zjazdu z węzła „Rembertów” w wariacie ślimakowym, bez sygnalizacji świetlnej, z rondem usytuowanym po zachodniej stronie trasy S-17, tj. zastosowanie załączonego rozwiązania projektowego.</p> <p>2. Uzasadnienie:</p> <p>a) Przy tym projekcie zjazd z trasy S17 będzie usytuowany w największej odległości od cennego terenu ekologicznego - ścisłego rezerwatu przyrody Bagno Jacka (obszar Natura 2000), a więc będzie najmniej uciążliwe pod względem ekologicznym.</p> <p>b) Takie rozwiązanie wjazdu/zjazdu z węzła będzie w największej odległości od obszaru zabudowanego, a więc będzie najbardziej korzystne pod względem społecznym.</p> <p>c) Takie rozwiązanie nie zakłada zamontowania na ul. Okuniewskiej sygnalizacji świetlnej, a zatem nie będzie generowało korków na drodze wojewódzkiej nr 637 łączącej Warszawę z Węgrowem, z której korzysta wielu mieszkańców Wesołej, Sulejówka, Halinowa, Okuniewa i innych miejscowości leżących przy tej drodze, a więc będzie najbardziej optymalne pod względem komunikacyjnym.</p>

Ad.1 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 14 do formularza wniosku nr 17.

Ad.2 a), b), c) Wszelkie parametry techniczne oraz uwarunkowania środowiskowo – społeczne poddane zostaną analizie wielokryterialnej w celu wyboru wariantu optymalnego. Przedmiotowe opracowanie (STEŚ) ma na celu przede wszystkim wybór wariantu przebiegu trasy i uzyskanie dla tego przebiegu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, nie rozstrzyga rozwiązań projektowych węzłów a jedynie wskazuje miejsca przyszłych połączeń z drogą ekspresową oraz pokazuje przykłady takich rozwiązań. Rozwiązanie techniczne węzłów i skrzyżowań drogowych będzie przedmiotem analizy na kolejnych etapach projektowania – Koncepcja Programowa (konieczność przedstawienia wariantowych rozwiązań węzłów) oraz Projektu Budowlanego.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
61	1666	<ol style="list-style-type: none"> 1. ZDECYDOWANY SPRZECIW przeciwko wykonaniu drogi ekspresowej S-17 na odcinku Drewnica - Zakręt. 2. Wnioskodawca żąda zmiany lokalizacji obwodnicy. 3. Wnioskodawca nie został wyczytany, pomimo zapisania się na listę osób zadających pytania: <ol style="list-style-type: none"> a) DANE HISTORYCZNE. Wizje planistów sprzed 40-50 lat mają się nijak do obecnego stanu rzeczy. b) OBWODNICA. Nazwa wskazuje, że obwodnicę prowadzi się na zewnątrz, nie poprzez dzielnice. c) Kto podjął decyzję o usunięciu innych istniejących wariantów? d) Błędem jest przyjęcie węzłów Zakręt oraz Drewnica. e) Miejsca wyjazdu/wyjazdu? f) Mapa akustyczna obwodnicy - parametry. g) Ilość wyburzanych domów? h) Dewastacja roślinności. i) Organizacja budowy: transport materiałów budowlanych. 4. Prezentacja została wykonana oraz przedstawiona w sposób urągający zdrowemu rozsądkowi.

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 6 do formularza wniosku nr 1.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do formularza wniosku nr 23.

Ad. 3 W związku burzliwą atmosferą na sali oraz stwierdzeniem mieszkańców oraz brakiem zainteresowania prowadzeniem trasy przez Wesołą, spotkanie zostało przerwane co uniemożliwiło wypowiedzenie się wszystkich z zapisanych na liście osób.

Ad. 3a) Podczas wieloletnich prac planistycznych dotyczących WOW analizowane były inne warianty przebiegu, między innymi zakładające przeprowadzenie WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów oraz wariant zakładający przejście projektowanej trasy istniejącymi ciągami komunikacyjnymi – ul. Żołnierską oraz Trakt Brzeski. Wariant trasy omijający Wesołą i biegnący przez Halinów został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wariant zakładający wprowadzenie ciągu trasy ekspresowej w istniejący układ drogowy również został odrzucony ze względu na bardzo dużą ilość koniecznych wyburzeń wzdłuż ul. Bronisława Czecha i Traktu Brzeskiego oraz konieczność budowy dwóch dróg równoległych do WOW, które musiałyby przejąć rolę istniejącego ciągu komunikacyjnego i zapewnić mieszkańcom połączenia lokalne. Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców. Zgodnie z powyższym część przedstawianych wariantów nawiązuje bezpośrednio do przebiegów tras analizowanych w przeszłości, a drobne korekty zostały wprowadzone na wniosek mieszkańców lub ze względu na nowe obszary chronione przyrodniczo.

Ad. 3b) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 10.

Ad. 3c), d) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 6 do formularza wniosku nr 1.

Ad. 3e) Zbyt ogólne sformułowanie wniosku nie pozwala się do niego odnieść.

Ad. 3f) Szczegółowa odpowiedź w wyjaśnieniu formularza wniosku nr 11 pkt 5b.

Ad. 3g) Szczegółowa odpowiedź w wyjaśnieniu formularza wniosku nr 4 pkt 1a.

Ad. 3h) Szczegółowa odpowiedź w wyjaśnieniu formularza wniosku nr 4 pkt 1b i f.

Ad. 3i) Kwestia organizacji i transportu materiałów budowlanych nie jest przedmiotem dokumentacji STEŚ i będzie analizowana na etapie bezpośrednio poprzedzającym rozpoczęcie robót budowlanych. Dodać należy, że usunięcie wszelkich zniszczeń w zakresie istniejącej infrastruktury drogowej spowodowane

robotami budowlanymi dotyczącymi Wschodniej Obwodnicy Warszawy będzie obowiązkiem i kosztem przyszłego wykonawcy robót budowlanych.

Ad. 4 Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 15 do formularza wniosku nr 11.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
62	1667	<p>1. Wniosek do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad o rozpisanie nowego przetargu na wykonanie projektu drogi szybkiego ruchu S17. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła. Firma Jacobs Polska została zmuszona do przedstawienia wariantów przecinających dzielnicę Wesoła, ponieważ warunki brzegowe przetargu obligowały projektanta do połączenia węzła „Zakręt” z węzłem „Drewnica” i siłą rzeczy spowodowały brak alternatywy dla innego przebiegu trasy.</p> <p>a) Tranzytowa droga szybkiego ruchu to liczne zagrożenia dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy. Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego Wesoła to dziś (obok Białoleki) najszybciej rozwijająca się dzielnica pod względem demograficznym, w której co roku rodzi się ok. 500 dzieci – jest to zupełnie inna miejscowość niż kilkadziesiąt lat temu, kiedy powstały pierwsze pomysły przeprowadzenia obwodnicy przez ten teren.</p> <p>2. W przypadku braku pozytywnej reakcji GDDKiA na wniosek nr 1. wniosek do Jacobs Polska o zaproponowanie przebiegu trasy jak najmniej uciążliwej dla mieszkańców Wesołej a zatem o wyłączenie z projektu wariantu zielonego, który przechodzi bardzo blisko zwartej zabudowy dzielnicy. Oprócz zabudowań mieszkalnych wariant zielony przebiegałby tuż obok ważnych dla lokalnej społeczności budynków (Straż Pożarna, Urząd Dzielnicy, Sanatorium MSWiA, wpisany na listę zabytków Kościół pw. Opatrzności Bożej z przylegającym do niego cmentarzem, Biblioteka Publiczna itp.). Wariant zielony w znacznym stopniu naruszyłby także cenne przyrodniczo tereny – morenowe wydmy które są jedynym terenem rekreacyjnym dla mieszkańców dużego osiedla Wesoła-Centrum, ujęcie wody podziemnej znajdujące się na granicy Sulejówka i Wesołej itp.</p> <p>3. W przypadku braku pozytywnej reakcji GDDKiA na wniosek nr 1. wniosek do Jacobs Polska o takie zaprojektowanie wariantu czerwonego, który będzie w najmniejszym stopniu uciążliwe dla mieszkańców Wesołej, tj.</p> <p>a) Utrzymanie w projekcie tunelu o długości 800m, który zmniejszy uciążliwość trasy dla mieszkańców osiedla Groszówka.</p> <p>b) Zaprojektowanie terenów rekreacyjnych nad tym tunelem, które służyłyby mieszkańcom Wesołej.</p> <p>c) Utrzymanie w projekcie węzła „Wesoła” wpiętego w ul. 1. Praskiego Pułku, który umożliwi mieszkańcom Wesołej korzystanie z obwodnicy bez konieczności dojazdu do granic dzielnicy (węzły Zakręt i Rembertów usytuowane są na peryferiach dzielnicy, dojazd do nich zwiększyłby natężenie ruchu na lokalnych drogach).</p> <p>d) Utrzymanie połączenia węzła „Rembertów” jedynie po północnej stronie torów kolejowych, a więc do ul. Okuniewskiej i nie podejmowania prób przyłączenia tego węzła do sieci lokalnych dróg osiedlowych osiedli Grzybowa i Centrum po południowej stronie torów.</p> <p>e) Utrzymanie bardzo lokalnego charakteru przejazdu technicznego PG-1 w osi ul. Długiej – a więc wykonanie na nim nawierzchni gruntowej. Dla zmniejszenia uciążliwości autostrady dla mieszkańców wnoszą o zaprojektowanie terenów rekreacyjnych i sieci ścieżek rowerowych w osiedlach Grzybowa i Centrum, które przebiegałyby pod przejazdem technicznym, aby mieszkańcy w jak najmniejszy sposób odczuli, że trasa S-17 przecina dzielnicę na pół. Ponadto wnoszą o zaprojektowanie na głównych ulicach osiedli Grzybowa i Centrum położonych w najbliższym sąsiedztwie trasy (ul. Długa, Wspólna, Głowackiego, Kilińskiego) nowoczesnych progów zwalniających, które będą ograniczały natężenie ruchu i prędkość samochodów korzystających z przejazdu gospodarczego PG1 i poruszających się po kameralnych drogach dojazdowych. Progi zwalniające zamontowane na tych ulicach ograniczyłyby ruch i prędkość samochodów, a więc spowodowałyby znaczący wzrost bezpieczeństwa mieszkańców.</p>

Ad.1 Wniosek do Inwestora. Tego typu decyzja nie leży w gestii biura projektowego.

Ad.1a Wszystkie parametry techniczne oraz elementy geometryczne, przekrój trasy jak również zabezpieczenia ekologiczne czy urządzenia bezpieczeństwa ruchu projektowane są na odległy horyzont czasowy. W tym przypadku opracowanie sporządzane jest dla prognozowanych natężeń ruchu w roku 2035.

Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy oraz stanowi rozwiązanie nie stojące w sprzeczności z planowanym rozwojem dzielnic Wesoła. Wiele zastosowanych rozwiązań technicznych (tunel, liczne przejazdy prowadzone wzdłuż istniejących ciągów komunikacyjnych, środki minimalizujące oddziaływania akustyczne) prowadzi do ułatwia rozwój dzielnicy Wesoła.

Ad.2 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Odpowiedź uwzględniająca wpływ inwestycji na środowisko przyrodnicze zawarto w wyjaśnieniu do wniosku nr 4 w pkt 1 b i f.

Ad.3a Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. W wariantach Wschodniej Obwodnicy Warszawy nr 1,2, 5,8 został zaprojektowany tunel drogowy o długości ok. 800 m, który ma za zadanie zminimalizować uciążliwość drogi ekspresowej dla okolicznych mieszkańców, ale także przeciwdziałać rozcięciu struktur przestrzennych dzielnicy.

Ad.3b Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Na tunelem drogowym w Wesołej zostaną zaprojektowane tereny rekreacyjno – sportowe. Szczegółowe rozwiązanie w/w terenów zostanie opracowane w Koncepcji Programowej oraz w Projekcie Budowlanym.

Ad.3c Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców.

Ad.3d Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2

Ad.3e Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wstępnie przewidziano, że ul. Długa będzie posiadała nawierzchnię z kruszywa naturalnego. Jednak kwestia konstrukcji nawierzchni na wszystkich drogach i ulicach będących przedmiotem opracowania będzie ostatecznie analizowana w Koncepcji Programowej oraz Projekcie Budowlanym. Na tym etapie projekt uwzględnia lokalizację ciągów pieszych i rowerowych w zakresie wynikającym z wniosków zarządców dróg oraz jednostek administracyjnych. Ten etap opracowania projektowego Wschodniej Obwodnicy Warszawy ma służyć przede wszystkim wyborowi najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. Szczegółowe rozwiązanie ścieżek rowerowych, chodników, terenów rekreacyjnych a także kwestia organizacji ruchu zostanie opracowane w Koncepcji Programowej oraz w Projekcie Budowlanym.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
63	1668 - 1669	<p>1. Wniosek o odrzucenie "zielonego" i "czerwonego" wariantu trasy WOW S-17 przechodzącego przez dzielnicę Wesoła. Obie wersje przeczą ustawie z dn. 27.04.2001 r. o prawie o ochronie środowiska. Przeczą zasadom zrównoważonego rozwoju. Spowodują nieodwracalną degradację gleb, wód, flory, fauny i powietrza oraz przede wszystkim niekorzystnie wpłyną na życie mieszkańców Warszawy i Wesołej - pośrednio z wymienionych powodów, jak i zniszczą dotychczasowe relacje społeczne poprzez podział dzielnicy na dwie części. Wycięcie dziesiątków hektarów lasów umniejszą jeszcze bardziej i tak ograniczane "zielone płuca Warszawy". Nie przyniosą żadnych wymiernych korzyści mieszkańcom Wesołej gdyż trasa S-17 służy przede wszystkim tranzytowi krajowemu. (do ruchu międzydzielnicowego służyć miała Obwodnica Miejska).</p> <p>2. Wniosek o wprowadzenie nowego wariantu WOW S-17 - omijającego dzielnicę Wesołą. Może on wykorzystywać istniejące trasy. (opracowanie mgr inż. transportu J. Lipko i Leśnika inż. M. Kaczorka z maja 2007r. znajdujące się w aktach sprawy i inne). Może aktywizować podmiejskie niezamieszkałe tereny w pasie Wołomin, Otwock, Halinów itd., gdzie tranzytowi krajowemu i międzynarodowemu można zapewnić obsługę oraz nieużytki zagospodarować na tereny przemysłowe i spedycyjne. Przez tereny dzielnicy Wesołej na powyższe nie ma takich szans, gdyż tereny te znalazły już swoje wykorzystanie.</p>

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Szczegółowe wyjaśnienie przedstawiono w odpowiedzi na formularz wniosku nr 3 pkt 1.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 1 i 1a do formularza wniosku nr 7.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
64	1670	<p>1. Wniosek, aby planowany przebieg trasy S-17 był jak najmniej uciążliwy dla mieszkańców Wesołej. Wnioskodawca wysłał już do firmy Jacobs jeden wniosek – dotyczący szkodliwości wpięcia węzła Rembertów po południowej stronie torów kolejowych, w małe, osiedlowe ulice Wesołej. (2 ilustracje we wniosku).</p> <p>2. Wnioskodawca uważa, że równie szkodliwym rozwiązaniem, a być może nawet bardziej brzemienne w skutkach dla mieszkańców osiedla Grzybowa i dużej części mieszkańców osiedla Centrum będzie wybudowanie przez Państwa drogi technicznej łączącej ul. Długą i Kilińskiego. Osiedle Grzybowa w największym stopniu ucierpi na bezpośredniej bliskości z projektowaną obwodnicą, wpuszczenie na osiedlowe ulice dodatkowego ruchu przez przejazd techniczny PG-1 spowoduje dalszą degradację osiedla.</p> <p>3. Wniosek o utrzymanie ulicy Długiej na odcinku pomiędzy ul. Mokrą a Kilińskiego w obecnym kształcie (charakter drogi leśnej o nawierzchni gruntowej), a zatem o usunięcie z projektu budowy przejazdu gospodarczego PG-1 na ul. Długiej, jako drogi asfaltowej.</p> <p>4. Obecnie droga ta posiada status drogi leśnej, spacerowej, posiadającej spore walory rekreacyjne. Zbudowanie na tym odcinku dojazdowej drogi technicznej o nawierzchni asfaltowej spowoduje, że duża część mieszkańców osiedla Zielona oraz pobliskiego Nowego Rembertowa będzie omijała szerokie ulice zbierające (Niemcewiczka i I Praskiego Pułku) i będzie generowany znaczny ruch na małych, kameralnych, osiedlowych ulicach Grzybowej i Centrum. Powyżej zamieszczam mapkę, która uświadamia wagę problemu. Kolorem czerwonym zaznaczyłem projektowany przejazd gospodarczy, a linią przerywaną – ulice, które z małych, osiedlowych, kameralnych dróg dojazdowych mogłyby się stać się ruchliwymi przejazdowymi ulicami tranzytowymi. Zaznaczam, że nie jestem przeciwny powstaniu przejazdu gospodarczemu, jako takiemu, a jedynie przeciw powstaniu przejazdu, który mógłby stać się przejazdem tranzytowym dla mieszkańców innych osiedli, który generowałby duże natężenie ruchu. Przejazd gospodarczy jest w tym miejscu potrzebny, chociażby w celu ułatwienia dojazdu karetkom, pojazdom straży pożarnej czy komunikacji między sąsiadami mieszkającymi po dwóch stronach drogi S17, ale przejazd powinien mieć utrzymaną nawierzchnię gruntową ulepszoną, a nieutwardzoną (asfalt, kostka itp.) i powinny zostać na tym przejeździe wprowadzone ograniczenia wjazdu dla samochodów o dużym obciążeniu osi.</p> <p>5. Jeszcze większy ruch na ulicach osiedlowych wygenerowałoby przyjęcie wariantu „zielonego” przebiegu trasy lub przyjęcie wariantu „czerwonego”, ale bez węzła „Wesoła”. Wniosek, zatem o utrzymanie najbardziej optymalnego wg Wnioskodawcy dla mieszkańców Wesołej projektu przebiegu trasy, a więc wariantu „czerwonego” z zaprojektowanym węzłem „Wesoła” łączącym trasę S-17 z ul. I Praskiego Pułku.</p>

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2,

Ad. 2 Budowa łącznika od ul. Długiej do ul. Kilińskiego ma służyć usprawnieniu połączeń lokalnych. Nie spowoduje to zwiększonej uciążliwości tej drogi. W celu zachowania lokalnego znaczenia drogi zastosowano na niej nawierzchnię z kruszywa.

Ad. 3,4 Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wstępnie przewidziano, że ul. Długa będzie posiadała nawierzchnię z kruszywa naturalnego. Jednak kwestia konstrukcji nawierzchni na wszystkich drogach i ulicach będących przedmiotem opracowania będzie ostatecznie analizowana w Koncepcji Programowej oraz Projekcie Budowlanym. Na tym etapie projekt uwzględnia lokalizację ciągów pieszych i rowerowych w zakresie wynikającym z wniosków zarządców dróg oraz jednostek administracyjnych. Ten etap opracowania projektowego Wschodniej Obwodnicy Warszawy ma służyć przede wszystkim wyborowi najkorzystniejszego wariantu przebiegu drogi ekspresowej. Szczegółowe rozwiązanie ścieżek rowerowych, chodników, terenów

rekreacyjnych a także kwestia organizacji ruchu zostanie opracowane w Koncepcji Programowej oraz w Projekcie Budowlanym.

Ad. 5 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
65	1671	<p>1. Wniosek o zmianę przebiegu WOW w taki sposób, aby jej lokalizacja była poza dzielnicą WESOŁA, tzn., aby nie przechodziła przez środek dzielnicy miasta Warszawy, lecz była prawdziwą obwodnicą, z której jest dojazd do Centrum Warszawy.</p> <p>a) Zebranie informacyjne (prezentacja, argumentacja GDDKiA i warunki spotkania), które odbyło się 14 lutego 2013 r. w sali Straży w Wesolej było po prostu niepoważnym traktowaniem mieszkańców!</p> <p>b) Ciągłe powoływanie się na plany sprzed ponad 40-lety jest pozbawione racjonalnego myślenia; wówczas była to mała miejscowość licząca ok. 8 tys. mieszkańców, dzisiaj jest dzielnicą stołecznego miasta, która liczy, co najmniej 3 razy więcej mieszkańców niż wtedy.</p> <p>c) Nie jest to obwodnica miasta, lecz trasa przelotowa głównie dla setek i tysięcy tirów łącząca korytarz transportowy Lizbona-Moskwa; z Wesolej nie dojedziemy nią tam, dokąd chcemy, czyli do Centrum Warszawy, a jedynie do Marek, Zielonki czy do Lublina.</p> <p>d) Pseudo-obwodnica poprowadzona przez środek dzielnicy zniszczy ją. GDDKiA liczy swoje koszty inwestycyjne, upiera się, od co najmniej 10 lat przy swoim wyborze nie uwzględniając zupełnie głosów mieszkańców, pomijając straty poniesione przez ludzi zamieszkujących dzielnicę w czasie budowy tej autostrady, a następnie jej użytkowania. GDDKiA przyznaje większe prawa rybom czy żółwiom niż człowiekowi. Prezentacja na spotkaniu informacyjnym była tego dowodem.</p> <p>e) GDDKiA nie liczy się z Dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku skoro mieszkańcom ul. Głowackiego, do których i ja należę, do hałasu wywołanego ruchem kolejowym wzdłuż coraz bardziej uciążliwego dla otoczenia szlaku kolejowego na wschód oraz do hałasu z drogi wojewódzkiej 637 ul. Okuniewską, chce dołożyć kolejny hałas spowodowany przejazdem 150 tys. samochodów na dobę trasą tzw. obwodnicy - powiększając przy tej okazji ruch dojazdowy na ul. Okuniewskiej.</p> <p>f) Zupełnie nie do przyjęcia jest wniosek wysunięty przez grupę mieszkańców Rembertowa, dotyczący zjazdu z trasy obwodnicy po południowej stronie torów - co spowodowałoby wpięcie węzła szybkiego ruchu do dróg osiedlowych, w tym również drogi osiedlowej, tj. ul. Głowackiego, przy której m.in. i mieszka Wnioskodawca.</p> <p>g) My nie jesteśmy egoistami, którzy są przeciwni każdej, jak to się głosi wszem i wobec, drogi, czy każdemu rozwiązaniu. Od lat przedstawiamy rozsądne i logiczne postulaty rozwiązania problemu Wschodniej Obwodnicy Warszawy, jednak NIKT się z tym nie liczy (pierwszy z brzegu przykład - ostatnie zebranie informacyjne w Wesolej, kiedy z uporem maniaka GDDKiA powraca do wariantów nieakceptowanych przez mieszkańców, pomijając społeczną propozycję mieszkańców Wesolej poprowadzenia obwodnicy przez Poligon).</p> <p>h) Warszawa potrzebuje obwodnicy, ale obwodnicy z prawdziwego zdarzenia!</p>

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 do wniosku nr 23 oraz w odpowiedzi na wniosek nr 7 w pkt 1 i 1a.

Ad. 1a) Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 15 do formularza wniosku nr 11.

Ad. 1b) Wybór przebiegu projektowanej drogi odbywa się poprzez gruntowną analizę aktualnych danych i materiałów. Na potrzeby Raportu OOS sporządzane są ekspertyzy i analizy, które zakładają obecną a także prognozowaną liczbę użytkowników drogi i na tej podstawie oceniany jest przewidywany stopień oddziaływania inwestycji.

Ad. 1c) Szczegółowe wyjaśnienie w odpowiedzi na wniosek nr 7 w pkt 1c

Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt. Jednak obok celów nadrzędnych pojawienie się tej klasy drogi jest niewątpliwie korzystne również dla mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie. Mieszkańcy dzielnicy Wesoła, w zależności od wyboru wariantu trasy będą mieli możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły zlokalizowane w dzielnicy Wesoła lub jej bezpośrednim sąsiedztwie. Odległość między węzłami w najgorszym przypadku wyniesie około 5km. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie budowa na koszt inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Ad. 1d) O wyborze wariant decyduje wynik wielokryterialnej analizy porównawczej. Analiza ta opiera się zestawieniu wielu elementów dotyczących wariantów przebiegu trasy, między innymi: kosztów, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, odbioru społecznego i preferencji mieszkańców, parametrów technicznych, bezpieczeństwa ruchu drogowego i wielu innych. Dopiero po przeprowadzeniu takiej analizy możliwy jest do wskazania wariant optymalny przebiegu trasy. Dodać należy, że kryterium środowiskowe w podobnych analizach jest jedynie jednym z czynników podlegających ocenie i porównaniu. Budowa trasy WOW w każdym z prezentowanych wariantów niewątpliwie wpłynie na obszary położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie, projekt przewiduje jednak niezbędne środki minimalizujące negatywne oddziaływanie inwestycji w zakresie zarówno społecznym (m.in. ekrany akustyczne, szczelny system odwodnienia) jak i przyrodniczym (przejścia dla zwierząt, ekrany antyodśnieżeniowe).

Ad. 1e) Przedmiotem Raportu OOS, wykonywanym w celu uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji drogowej, prowadzone są analizy akustyczne, których zadaniem jest ocena wielkości emisji hałasu do środowiska dla rozważanych wariantów realizacji inwestycji oraz - jeśli analiza wykazuje naruszenie obowiązujących standardów akustycznych w środowisku - wskazanie odpowiednich środków kompensujących, minimalizujących lub redukujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, np. poprzez ekrany akustyczne.

Niepewność stosowanych obecnie modeli prognozowania hałasu drogowego jest na tyle mała, że przy realizacji wskazanych w tym Raporcie OS działań przeciwhałasowych, po realizacji inwestycji na pewno nie wystąpią naruszenia obowiązujących obecnie standardów akustycznych w środowisku zewnętrznym.

W Raporcie OS zostanie przedstawiona analiza oddziaływań skumulowanych, tj. przedmiotowej Inwestycji oraz przyległych źródeł hałasu (inne drogi, linie kolejowe), z określeniem ilościowego wpływu każdego z tych źródeł w wybranych - najbardziej narażonych - punktach emisji hałasu.

Przedmiotowa Inwestycja nie może i nie będzie (zaprojektowane działania przeciwhałasowe) negatywnie oddziaływać na środowisko akustyczne, tj. nie będzie przekraczać standardów akustycznych w środowisku, określonych przez rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012.

Dyrektywa 2002/49/WE określa: a) rekomendowane do stosowania w UE metody prognozowania hałasu różnych źródeł, b) długookresowe wskaźniki oceny hałasu, c) zakres map akustycznych i programów ochrony przed hałasem oraz d) rodzaj danych raportowanych do KE.

W dokumentacji środowiskowej opracowywanej dla analizowanego przedsięwzięcia wykorzystano do oceny hałasu drogowego i kolejowego metody rekomendowane w ww. Dyrektywie.

Pozostałe aspekty tej dyrektywy odnoszą się do elementów strategicznego zarządzania środowiskiem i wg ustawy POŚ nie mają zastosowania do kontroli i oceny stanu środowiska, prowadzonej m.in. na etapie o uzyskanie DUŚ.

Dodatkowo należy sprostować, że zgodnie z [prognozami ruchu na analizowanym odcinku trasy przewiduje się ruch ok. 70 000 poj/dobę w roku 2035, zatem 15 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania. Szczegółowe wyjaśnienia dot. prognoz ruchu przedstawiono w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 1.

Ad. 1f) Wniosek rozpatrzono **pozytywnie**. Wyjaśnienia szczegółowe jak w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2

Ad. 1g) Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców.

Ad. 1h) Wyjaśnienia przedstawiono w odpowiedzi na pkt 1c.do formularza wniosku nr 7

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
66	1672	<p>1. Z wielkim niezadowoleniem Wnioskodawca przyjął pomysły prezentowane przez GDDKiA podczas spotkania w Wesołej. Tak przeprowadzona prezentacja dwóch wariantów przez Wesołą ma na celu skłócenie mieszkańców. Z prezentacji płynie jeden wniosek - nikt nie bierze pod uwagę głosu mieszkańców, ludzie nie są ważni. Liczą się drzewa, żaby, ryby, siedliska i inni przedstawiciele środowiska naturalnego - tylko ono jest ważne. Ludzie, ich losy, rodziny, domy, zainwestowane pieniądze - są niczym.</p> <p>2. Kiedy Wnioskodawca budował swój dom - aby go zbudować musiał mieć minimum 1500 metrów działki, bo to rejon zabudowy rezydencjonalnej, mógł zabudować tylko jej 20% - reszta musiała pozostać zalesiona - bo to zielone płuca Warszawy a teraz, jak już zainwestował w duży plac i ścisnął budowę swojego domu do 20% proponuje się kilkadziesiąt tysięcy tirów dziennie przed oknem. A gdzie płuca, a gdzie dzielnica rezydencjonalna - Wnioskodawca czuje się oszukany! Wnioskodawca jako obywatel musi się liczyć z terenami zielonymi - budowa autostrady rządzi się innymi prawami. Dlaczego?</p> <p>3. Wnioskodawca nie wyraża zgody na przebieg WOW przez Wesołą! Uważa, że wschodnia obwodnica Warszawy jest potrzebna i należy ją budować, ale dlaczego przez centrum dzielnicy. Dlaczego nie jest rozważany wariant zaproponowany przez społeczność Wesołej, który omija większość skupisk ludzkich i prowadzi przez poligon. Z propozycji GDDKiA wariant zielony wydaje się bardziej ekonomiczny, przebiega przez mniejsze skupiska i przede wszystkim nie wymaga budowania tunelu, który będzie zabójstwem dla miejscowych źródeł wody i lasów.</p>

Ad. 1 O wyborze wariant decyduje wynik wielokryterialnej analizy porównawczej. Analiza ta opiera się zestawieniu wielu elementów dotyczących wariantów przebiegu trasy, między innymi: kosztów, kolizji z obszarami cennymi przyrodniczo, odbioru społecznego i preferencji mieszkańców, parametrów technicznych, bezpieczeństwa ruchu drogowego i wielu innych. Dopiero po przeprowadzeniu takiej analizy możliwy jest do wskazania wariant optymalny przebiegu trasy. Dodać należy, że kryterium środowiskowe w podobnych analizach jest jedynie jednym z czynników podlegających ocenie i porównaniu.

Ad. 2 Realizacja trasy prowadzona jest zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji drogowej. Zgodnie z jej zapisami w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym oraz zapisów MPZP.

Ad. 3 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
67	1673	<p>1. Z zaproponowanych wariantów wariant zielony w mniejszym stopniu dotyczy terenów zabudowanych i stanowić będzie mniejszą niedogodność dla mieszkańców, przebiega przez tereny o mniejszym zagęszczeniu ludności. W oczywisty sposób jest też rozwiązaniem tańszym i w mniejszym stopniu stanowi zagrożenie dla wód gruntowych, ponieważ nie wymaga głębokich wykopów pod tunel. Nawet przypadkowe zanieczyszczenie warstwy wodonosnej poziomu użytkowego może na lata pozbawić mieszkańców możliwości pozyskiwania wody.</p>

		<p>Okoliczny teren ten jest pozbawiony kanalizacji. Konstrukcyjnie tunel wymaga zastosowania ścian szczelinowych ze względu na piaszczystość terenu i możliwość uszkodzenia sąsiednich budynków. Na czas prac odwodnieniowych i fundamentowych konieczne byłoby ustanowienie nadzoru hydrgeologicznego i geotechnicznego. Trasa W2 jest też krótsza. Wymusza wyburzenie mniejszej ilości budynków. Mniejsza będzie ilość odpadów. Jeśli obwodnica będzie prowadzona przez dzielnicę wesola, lepszym wariantem jest wariant zielony z wiaduktem przy Urzędzie Gminy.</p> <p>2. Wnioskodawca jest przeciwny kierowaniu obwodnicy przez dzielnicę Wesola. Najrozsądniejszy wydaje się wariant poprowadzenia obwodnicy przez tereny nieurbanizowane (nierozpatrywany obecnie wariant w3).</p>
--	--	---

Ad. 1 Wniosek został wzięty pod uwagę, jako opowiadający się za wariantem zielonym i został ujęty w statystyce wniosków.

Ad. 2 Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania osi drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesola oraz miasto Sulejówkę. Ponadto podczas wieloletnich prac planistycznych dotyczących WOW analizowane były inne warianty przebiegu, między innymi zakładające przeprowadzenie WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów oraz wariant zakładający przejście projektowanej trasy istniejącymi ciągami komunikacyjnymi – ul. Żołnierską oraz Trakt Brzeski. Wariant trasy omijający Wesolą i biegnący przez Halinów został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wariant zakładający wprowadzenie ciągu trasy ekspresowej w istniejący układ drogowy również został odrzucony ze względu na bardzo dużą ilość koniecznych wyburzeń wzdłuż ul. Bronisława Czecha i Traktu Brzeskiego oraz konieczność budowy dwóch dróg równoległych do WOW, które musiałyby przejąć rolę istniejącego ciągu komunikacyjnego i zapewnić mieszkańcom połączenia lokalne. Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesola i miasta Sulejówkę spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców.

Szczegółowe wyjaśnienie w odpowiedzi na wniosek nr 7 w pkt 1 i 1a

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
68	1674 - 1676	<p>1. Wniosek o usunięcie wariantu „ZIELONEGO” z dalszego opracowania już raz odrzuconego w poprzednim postępowaniu w latach 2005-2008 przez Sanepid, Ministra środowiska, Wojewodę itd. W ocenie Wnioskodawcy w tym czasie stan faktyczny okolicy nie zmienił się. Przybyło natomiast mieszkańców na jej potencjalnym przebiegu.</p> <p>2. W 2002 Wnioskodawca nabył działkę 39/2 od Miasta Wesola. Przed przetargiem pytał w Urzędzie Miasta o ewentualne planowane drogi, gdzie poinformowano go o wariantcie obecnie „Czerwonym”, przeanalizował i przystąpił do przetargu pośrednio zgadzając się na jej przebieg. I nagle pojawia się wariant zielony- skandal! Wnioskodawca pomija merytoryczne rozważania i ekspertyzy. Gdzie wiarygodność urzędu!? Poszanowanie Obywatela-podatnika! Przecież w międzyczasie nie było wojny! Gdzie Prawa Człowieka!? Pozostaje Strasburg. Żadna „specustawa” nie uzasadnia samowoli urzędników. Wnioskodawca mieszka tu już 5 lat, miejscowość się rozwija, powstają kolejne domy w sąsiedztwie a frywolni urzędnicy za pieniądze podatników fundują im w pobliżu autostradę tłumacząc, że będzie to bez wpływu na ich zdrowie!. Wnioskodawca jest lekarzem i względy klimatyczne tego miejsca zdecydowały o zamieszkaniu tu. Panowie decydenci-fundujecie nam znane z historii komory gazowe! - teren pagórkowaty, liczne dolinki będą zbierać ciężkie trujące spaliny.</p> <p>3. Wiarygodność wszelkich dotychczasowych opracowań i ekspertyz podsumowuje osoba byłego prezesa Maz. GDDKiA obecnie już Wojciecha D zatrzymanego przez</p>

		<p>ABW więc, Wnioskodawca nie będzie się w nie zagłębiał i je analizował. A miało być transparentnie!</p> <p>4. Wnioskodawca proponuje opracowanie nowego perspektywicznego wariantu przebiegu rzeczywistej obwodnicy omijającej „płuca Warszawy” i aktywizującej przedmieścia: Zakręt, Halinów, Okuniew, Sulejówek, Wołomin, Zielonka, Radzymin. Nie dzielimy Warszawy a łączmy ją z przedmieściami a ruch tranzytowy niech ją omija. Historyczny wariant sprzed 25 lat już dawno odbiega od realiów.</p>
--	--	--

Ad. 1 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2 do wniosku nr 6.

Ad. 2 Wyjaśnienie jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2h formularza wniosku nr 7

Ad. 3 Firma Jacobs jest niezależną jednostką projektową, która realizuje Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe w oparciu o przeprowadzone przez specjalistów z różnych dziedzin analizy. Część środowiskowa oparta na archiwalnych oraz przeprowadzonych analizach zostanie przedstawiona w raporcie o oddziaływaniu na środowisko. W ramach projektu przeprowadzona zostanie również analiza wielokryterialna, która pozwoli wskazać wariant do realizacji. W analizie wielokryterialnej zostaną ujęte zarówno aspekty społeczne, przyrodnicze, techniczne oraz ekonomiczne. Organem weryfikującym raport OOŚ będzie Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie, który będzie również odpowiedzialny za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Regionalny Dyrektor przed wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której określone zostaną warunki realizacji inwestycji ma obowiązek zasięgnąć również opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Powyższe gwarantuje wiarygodność opracowań i ekspertyz.

Ad. 4 Wyjaśnienie jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 formularza wniosku nr 23

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
69	1677	<p>1. Za optymalny wariant WOW Wnioskodawca uważa Willa z tunelem oraz dwoma bezkolizyjnymi węzłami na ul. I Praskiego Pułku przy Villa Parku i na ul. Okuniewskiej. Wnioskodawca uważa, że zjazdy na obu węzłach powinny być w pełni bezkolizyjne bez żadnych dodatkowych spowalniających rond czy światła. Ulica Okuniewska pod wiaduktem obwodnicy powinna być poszerzona tak by w przyszłości nie było problemu z jej ewentualną przebudową.</p>

Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów. Na wybór konkretnego rozwiązania zasadniczy wpływ mają napływające wnioski mieszkańców. Wszystkie drogi istniejące i kolidujące z przebiegiem WOW będą przez Inwestora przebudowane w niezbędnym zakresie wynikającym z danej kolizji przy uwzględnieniu zamierzeń ich rozbudowy zgłoszonych przez zarządcę konkretnej drogi. Dodać należy, że prezentowane w STES rozwiązania są rozwiązaniami wstępnymi. Szczegółowe projekty węzłów, przejazdów i skrzyżowań drogowych zostaną opracowane w Koncepcji Programowej oraz w Projekcie Budowlanym.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
70	1678	<p>1. Wniosek o wyeliminowanie z dalszego postępowania wariantu trasy oznaczonego kolorem zielonym, przebiegającego przez centrum dzielnicy Wesoła, wzdłuż ulicy Niemcewicza, w pasie terenu leśnego, pomiędzy Urzędem Dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy i budynkiem Straży Pożarnej oraz przez Sulejówek-Szkopówkę z dalszego postępowania, ponieważ:</p> <p>a) Wariant ten zagraża zdrowiu okolicznych mieszkańców, którzy swoje domy posiadają w bliskim sąsiedztwie ulicy Niemcewicza, rażąco obniżając poziom i komfort ich życia. Mieszkańcy osiedla domów segmentowych przy ulicy Godebskiego, którzy w dobrej wierze wybudowali je w latach 80-tych ubiegłego wieku, liczyli na spokojne sąsiedztwo kompleksów leśnych, które zapewni im i ich dzieciom godne warunki mieszkaniowe. Bliskie sąsiedztwo tranzytowej drogi ekspresowej, jaką będzie wschodnia obwodnica Warszawy w sposób rażąco zakłóci im ten spokój a dalsze zamieszkiwanie w tak uciążliwym sąsiedztwie uczyni</p>

		<p>niemożliwym.</p> <p>b) Wariant ten stanowić będzie dla mieszkańców dzielnicy Wesoła w praktyce jedynie drogę tranzytową, o bardzo dużym nasileniu ruchu, także samochodów ciężarowych i tirów. Wariant zielony rozcina na dwie części centrum dzielnicy Wesoła, biegnąc na nasypie i przechodząc wiaduktem nad ulicą I Praskiego Pułku, bez węzła komunikacyjnego przy ulicy 1 Praskiego Pułku, umożliwiającą włączenie się do ruchu. Bardzo utrudni komunikację między częścią północną i południową. Uniemożliwi korzystanie z licznych skrótów i ścieżek, którymi przechodzą mieszkańcy części południowej udając się do kościoła, na cmentarz, do sklepów czy też rekreacyjne spacerować.</p> <p>c) Wycięcie tak dużego pasa lasu spowoduje stepowanie okolicy i obniżenie poziomu wody, ponieważ drzewa stanowią naturalną ochronę zasobów podziemnego zbiornika. Realizacja tego wariantu w praktyce oznaczać będzie całkowite wycięcie pasa lasu wzdłuż ulicy Niemcewicza, także z uwagi na konieczność wybudowania drogi serwisowej na etapie budowy, aby umożliwić budowę nasypu, po którym ma przebiegać obwodnica w tym rejonie.</p> <p>d) Wariant zielony narusza prawa nabyte mieszkańców dzielnicy Wesoła, którzy w dobrej wierze budowali domy, wiedząc, że korytarz przewidziany pod wschodnią obwodnicę ma przebiegać zgodnie z wariantem oznaczonym kolorem czerwonym, to jest w sąsiedztwie ulicy Matejki i dalej wzdłuż ulicy Prusa. Z takim przebiegiem trasy od lat osuwani byli mieszkańcy dzielnicy Wesoła.</p>
--	--	---

Wniosek zostanie ujęty w statystyce wniosków jako opowiadający się przeciwko wariantowi zielonemu przebiegu drogi

Ad. 1 a), c) Szczegółowe wyjaśnienie w odpowiedzi na wniosek nr 4

Ad. 1b) Wariant zielony podobnie jak pozostałe nie będzie dla mieszkańców stanowić tylko drogi tranzytowej, będzie również stanowiła niewątpliwą korzyść dla mieszkańców terenów położonych w jej sąsiedztwie. Mieszkańcy dzielnicy Wesoła, w zależności od wyboru wariantu trasy będą mieli możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły zlokalizowane w dzielnicy Wesoła lub jej bezpośrednim sąsiedztwie. Odległość między węzłami w najgorszym przypadku wyniesie około 5km. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie budowa na koszt inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi. Dodatkowo zaproponowana niweleta S-17 umożliwi również na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych.

Ad. 1d) Wyjaśnienie jak powyżej w odpowiedzi na pkt 2h w formularzu wniosku nr 7..

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
71	1679	<p>1. Wnioskodawca rozumie konieczność wybudowania tego odcinka autostrady, ale uważa, że przy omijaniu siedlisk rybek czy ślimaków prowadzenie jej przez środek osiedla jest bezmyślne.</p> <p>2. Proponowane w wariantcie zielonym ekrany akustyczne będą miały ograniczoną skuteczność, gdyż sześciopasmowa droga będzie biegła częściowo po nasypie. Ukształtowanie terenu też nie będzie sprzyjało efektywnej ochronie terenów zamieszkałych przed hałasem. Wnioskodawca pisze te słowa mając za sobą 45 lat pracy, jako akustyk w Polskim Radiu i Zakładzie Akustyki Instytutu Techniki Budowlanej. Jedynym słusznym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie drogi w tunelu. Mając na uwadze ewentualne zagrożenie dla poziomu wód gruntowych można rozważyć poprowadzenie obwodnicy w płytkim wykopie osłoniętym „tunelem” podobnym do tego postawionego na Trasie Toruńskiej. Natomiast ul. Pierwszego Praskiego Pułku Wnioskodawca proponuje poprowadzić wiaduktem nad zagłębioną w ziemi obwodnicą. 3. Jednocześnie Wnioskodawca deklaruje gotowość do ewentualnej współpracy przy opiniowaniu proponowanych rozwiązań.</p>

Ad. 1 Wyjaśnienie jak powyżej w odpowiedzi na pkt 3 formularza wniosku nr 23

Ad. 2 i 3 Przedmiotem Raportu OOŚ, wykonywanym w celu uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji drogowej, prowadzone są analizy akustyczne, których zadaniem jest ocena wielkości emisji hałasu do środowiska dla rozważanych wariantów realizacji inwestycji oraz - jeśli analiza wykazuje naruszenie obowiązujących standardów akustycznych w środowisku - wskazanie odpowiednich środków kompensujących, minimalizujących lub redukujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, np. poprzez ekrany akustyczne.

Niepewność stosowanych obecnie modeli prognozowania hałasu drogowego jest na tyle mała (w modelu akustycznym brana jest pod uwagę m.in. niweleta drogi oraz ukształtowanie terenu), że przy realizacji wskazanych w Raporcie OŚ działań przeciwhałasowych, po realizacji inwestycji na pewno nie wystąpią naruszenia obowiązujących obecnie standardów akustycznych w środowisku zewnętrznym. Przedmiotem analiz w Raporcie OOŚ są również przyległe drogi niższych klas oraz linie kolejowe.

Wyniki przeprowadzonych symulacji wykazały na jakich odcinakach będzie dochodziło do przekroczeń dopuszczalnych wartości poziomu dźwięku w środowisku.. Parametry ekranów (długość, wysokość) są dobrane tak, aby na tym terenie były zachowane standardy jakości środowiska, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012.

W związku z wnioskami mieszkańców przeanalizowano poprowadzenie trasy w płytkim wykopie wzdłuż wariantu zielonego, jednakże po wnikliwej analizie warunków hydrogeologicznych wykluczono taką możliwość w rejonie osiedla Groszówka (duże obszary leśne oraz ujęcia wody) i w rejonie ujęcia przy 1 Praskiego Pułku.

Wykop w wariantcie zielonym mógłby spowodować naruszenie stosunków wodnych zwłaszcza w pobliżu ujęcia w Wesolej, dlatego optymalnym rozwiązaniem na tym odcinku jest poprowadzenie trasy po terenie lub na nasypie. Taka konstrukcja drogi w najmniejszym stopniu zagraża naruszeniem stosunków wodnych w pobliżu ujęć w Wesolej oraz w Sulejówku. Należy dodatkowo podkreślić, że analizy akustyczne wskazują, że ponadnormatywne przekroczenia wzdłuż wariantu zielonego dotyczą głównie zabudowy po zachodniej stronie projektowanej drogi i w tym wypadku planowane są tutaj ekrany, które zminimalizują uciążliwość wywołane nadmiernym natężeniem ruchu.

Na analizowanym terenie panują zmienne warunki izolacji użytkowego poziomu wodonośnego eksploatowanego przez ujęcie przy Praskiego Pułku, ujęcia przy Szpitalu. W związku z istnieniem jednego lub dwóch poziomów izolujących w postaci glin zwałowych o miąższości kilku m, których strop znajduje się na głębokości od 6 -15 m.p.p.t. zachowując zasadę ostrożności i biorąc pod uwagę bliskie położenie w stosunku do ujęcia w Wesolej uznano, że najbezpieczniejszym rozwiązaniem będzie poprowadzenie trasy po terenie lub po nasypie

Należy jeszcze dodać, iż w związku ze zmiennymi warunkami izolacji dla ujęcia w Wesolej zwrócono się o wyznaczenie strefy ochronnej. Strefa została obliczona przez hydrogeologa jako propozycja do zatwierdzenia i taki status ma do dziś (RZGW nie zatwierdził strefy). W związku z faktem, że strefa nie została zatwierdzona można prowadzić inwestycję. Należy natomiast zachować najwyższe zabezpieczenia na terenie wskazanym do wyznaczenia strefy ochronnej, co zostało uczynione w dokumentacji projektowej.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
72	1680	<ol style="list-style-type: none">1. Wnioskodawca popiera wariant "zielony" na odcinku Warszawa-Wesoła, ponieważ wariant "czerwony" przechodzi przez jego działkę i jest dla niego niekorzystnym rozwiązaniem.2. W przypadku jednak brania pod uwagę wariantu "czerwonego", Wnioskodawca zgłasza propozycje oddania mu innej działki o podobnej wartości i wielkości i lokalizacji.3. Wnioskodawca wyraża swoje oburzenie, niezadowolenie i zdumienie zarazem, że buduje się obwodnicę Warszawy w Warszawie! Skandal! I żenada!

Ad. 1 Wyrażenie przez wnioskodawcę swojego stanowiska zostanie ujęte w dalszych statystykach mających na celu wskazanie wariantu akceptowanego przez mieszkańców.

Ad.2 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Zgodnie z Art. 134 Ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami, podstawę ustalenia wysokości odszkodowania stanowi wartość rynkowa zajętej nieruchomości. Przy jej określaniu uwzględnia się rodzaj nieruchomości, położenie, sposób użytkowania, przeznaczenie, stopień wyposażenia w urządzenia infrastruktury technicznej, stan nieruchomości oraz aktualnie kształtujące się ceny w obrocie nieruchomościami. Wartość nieruchomości określana rzeczoznawca majątkowy, który sporządza na piśmie opinię o wartości nieruchomości w formie operatu szacunkowego. Zgodnie z Ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, na wniosek zarządcy drogi wojewoda w odniesieniu do dróg krajowych wydaje decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Decyzję ustalającą wysokość odszkodowania wydaje wojewoda w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. Wysokość odszkodowania ustala się według stanu nieruchomości na dzień wydania decyzji o zezwoleniu na realizację. W przypadku, w którym właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości wyda tę nieruchomość i opróżni lokal nie później niż 30 dni od dnia w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji stała się ostateczna, wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5% wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego. Dodatkowo, kiedy nieruchomość objęta wykupem zabudowana jest budynkiem mieszkalnym wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę 10 000 zł w odniesieniu do tej nieruchomości.

Ad. 3 Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
73	1681	<p>1. Pytania do projektanta WOW:</p> <p>a) Kiedy i przez kogo zostało wykonane „Opracowanie wpływu na środowisko inwestycji drogowej = trasy WOW wg. Projektu firmy Jacobs?”</p> <p>b) Gdzie takie opracowanie można otrzymać lub wypożyczyć?</p> <p>c) Gdzie można zapoznać się (poza internetem) z parametrami tej trasy na różnych jej odcinkach, interesuje nas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tunel – głębokość, długość, szerokość, czy zostałyby wykonane na glebie łatwo czy trudno przepuszczalnej. <p>d) Jak chronione będą przed niszczącym wpływem budowy a potem eksploatacji trasy WOW:</p> <ul style="list-style-type: none"> - studnie; - lasy – szczególnie te rosnące na suchym podłożu; - wydmy piaszczyste Wesolej – szczególnie ta, na której znajduje się zabytkowy kościół. <p>e) Gdzie i w jaki sposób będą usuwane:</p> <ul style="list-style-type: none"> - ścieki powstające podczas normalnej eksploatacji na trasach WOW pojazdów, szczególnie ciężarowych; - ścieki z awarii lub katastrofy pojazdu szczególnie, jeśli przewoził chemikalia. <p>f) Czy został opracowany (i można się z nim zapoznać) specjalny projekt ochrony przed skutkami budowy i eksploatacji WOW dla zbiornika wód podziemnych czwartorzędowych?</p>

Ad. 1 a) i b) W celu określenia wpływu jaki na mieszkańców i ich środowisko życia będzie miała projektowana droga opracowywany jest obecnie raport o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Raport realizowany jest przez specjalistów niezależnej jednostki firmy Jacobs Polska Sp. z o.o. Zadaniem dokumentu jest wskazanie potencjalnych zagrożeń i utrudnień jakie mogą się pojawić zarówno na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji inwestycji. Raport analizuje zagrożenia dla wszystkich analizowanych wariantów. W raporcie wskazane są również środki minimalizujące oddziaływanie drogi w trakcie jej realizacji jak też na etapie eksploatacji. Zakres raportu jest zgodny z art. 66 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z dnia 7 listopada 2008 r.). Zawarte w nim będą wszystkie wnioskowane informacje, także dane dotyczące charakterystyki przedsięwzięcia i jego parametry oraz wpływ inwestycji na środowisko(w tym GZWP). Raport OOS jest załącznikiem do wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Informacja o złożeniu wniosku zostanie obwieszczona w każdej z jednostek administracyjnych w sposób ogólnie przyjęty na terenie poszczególniej

jednostki. Rozpocznie się wtedy postępowanie administracyjne prowadzone w tym wypadku przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Po złożeniu wniosku, raport jest oceniany pod względem merytorycznym przez organ wydający decyzję jak też jest wysyłany do opinii Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. W ramach postępowania administracyjnego, obligatoryjne jest przeprowadzenie **21-dniowych konsultacji społecznych** w trakcie, których każdy może zapoznać się z dokumentacją sprawy i wypowiedzieć się. Jeśli organ wydający decyzję uzna za konieczne, może również zwołać rozprawę administracyjną dla społeczeństwa, na której zostaną zaprezentowane wszystkie rozpatrywane warianty przebiegu trasy, rozwiązania techniczne, parametry, jak też szczegółowe informacje z raportu o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. **W trakcie 21-dniowych konsultacji będzie można wnosić wnioski i uwag do raportu i wskazanych rozwiązań!** Również na rozprawie administracyjnej będzie możliwość składania wniosków i uwag.

Organ prowadzący postępowanie administracyjne po zabraniu całej dokumentacji sprawy wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, w której nakłada na inwestora warunki jakie muszą być spełnione zarówno **na etapie budowy** jak i **na etapie eksploatacji inwestycji**. W decyzji wskazane są wszystkie zabezpieczenia dla środowiska, które zminimalizują uciążliwości związane z prowadzeniem trasy. Wskazane są również wszystkie wnioski jakie wpłynęły podczas trwania 21-dniowych konsultacji społecznych.

Informacje o złożeniu wniosku, przesłaniu raportu do opinii, o terminie rozpoczęcia i zakończenia konsultacji społecznych, czy rozprawy administracyjnej organ prowadzący postępowanie informuje za pomocą obwieszczeń, które ma obowiązek umieścić na stronie BIP oraz wysłać do poszczególnych jednostek administracyjnych celem wywieszenia w zwyczajowo przyjęty sposób.

Ad. 1 c) Szczegółowe informacje dotyczące tunelu będą dostępne w Raporcie OOŚ. Poniżej przedstawiono główne parametry tunelu:

Długość tunelu: L=855m

Rzędna wlotu: 95,03 m.n.p.m.

Rzędna wylotu: 86,89 m.n.p.m.

Wentylacja wzdłużna

Wysokość tunelu: jeśli chodzi o światło pionowe to 5,3-5,8m, a razem ze stropem h=7,7m.

Tunel będzie budowany metodą odkrywkową.

Ad. 1 d),e) i f) Szczegółowe wyjaśnienia do wniosku w kwestii zagrożenia wód podziemnych, ujęć i minimalizacji zagrożeń zawarto w odpowiedzi na pkt 2 do formularza wniosku nr 2.

Na podstawie szczegółowej mapy geologicznej, topografii tego terenu oraz wizji terenowej można wnioskować, że zarówno w wariantcie zielonym jak i czerwonym pas wydmy będzie przecięty na odcinku ok 700 m. Pagórki wydmy porośnięte są tu lasami a trasa przebiega głównie u ich podnóży. Wydma na której stoi kościół ciągnie się z północy na południe i zostanie przecięta w odległości min. ok. 240 m od kościoła zatem nie będzie on zagrożony w związku z realizacją inwestycji, ani na etapie budowy, ani na etapie eksploatacji. Z wizji terenowej wynika, że obecnie skarpa wydmy jest naruszana w związku z wykopami w obrębie cmentarza, który znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie u podnóża wydmy. Działanie takie nie wpływają negatywnie za posadowienie kościoła. Tym bardziej nie będzie miało znaczenie poprowadzenie trasy po terenie lub w nasypie w odległości ok. 240 m od kościoła, gdzie nie planuje się prowadzenia wkopów.

8.5. Sulejówek – wnioski indywidualne

Mieszkańcy Sulejówka nadesłali w sumie 129 wniosków. Nieco ponad połowa pism sprzeciwia się proponowanemu przebiegowi obwodnicy w wariantcie „zielonym”. Pozostałe wnioski całkowicie odrzucają możliwość poprowadzenia trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez obszar Sulejówka. Jeden postulat wnosi o poprowadzenie trasy obwodnicy w wykopie w zamian stosowania ekranów akustycznych.

Wnioski przekazywane były następującymi drogami:

- poczta – 52 wnioski,
- dostarczone osobiście na spotkaniu informacyjnym lub jako wnioski zbiorowe – 25 wniosków,
- poczta elektroniczna – 32 wnioski,
- faks – 20 wniosków.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
1	1 - 19	<p>1. Protest przeciwko wariantowi WOW na odcinku węzeł Zakręt - węzeł Drewnica, przebiegającemu przez rejon os. Szkopówka a dalej wzdłuż ul. Idzikowskiego i ul. Niemcewicza, oznaczonemu na mapie orientacyjnej kolorem zielonym.</p> <p>2. W wariacie tym nie przewidziano żadnych tuneli. Brak tuneli powodować będzie rozcięcie struktur przestrzennych dzielnicy a także znacznie wpłynie na zwiększenie poziomu hałasu i zanieczyszczenie powietrza.</p> <p>3. W bliskiej odległości od planowanej trasy znajdują się liczne budynki mieszkalne, szkoła, przedszkole, szpital, budynek urzędu miasta.</p> <p>4. Trasa obwodnicy przebiegałaby w bezpośrednim sąsiedztwie terenów ochrony ujęć wody pitnej i spowodowałaby ich zanieczyszczenie.</p> <p>5. Wariant ten nie przewiduje także węzła komunikacyjnego, który łączyłby projektowaną trasę z ul. I Praskiego Pułku, uniemożliwiając mieszkańcom korzystanie z obwodnicy.</p>

Ad. 1 Wszystkie warianty drogi ekspresowej oraz warianty węzłów (przejazdów) zostaną poddane analizie wielokryterialnej w celu wyboru rozwiązania optymalnego. Na etapie składania wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będzie wybrany przebieg wariantu optymalny z wariantami węzłów.

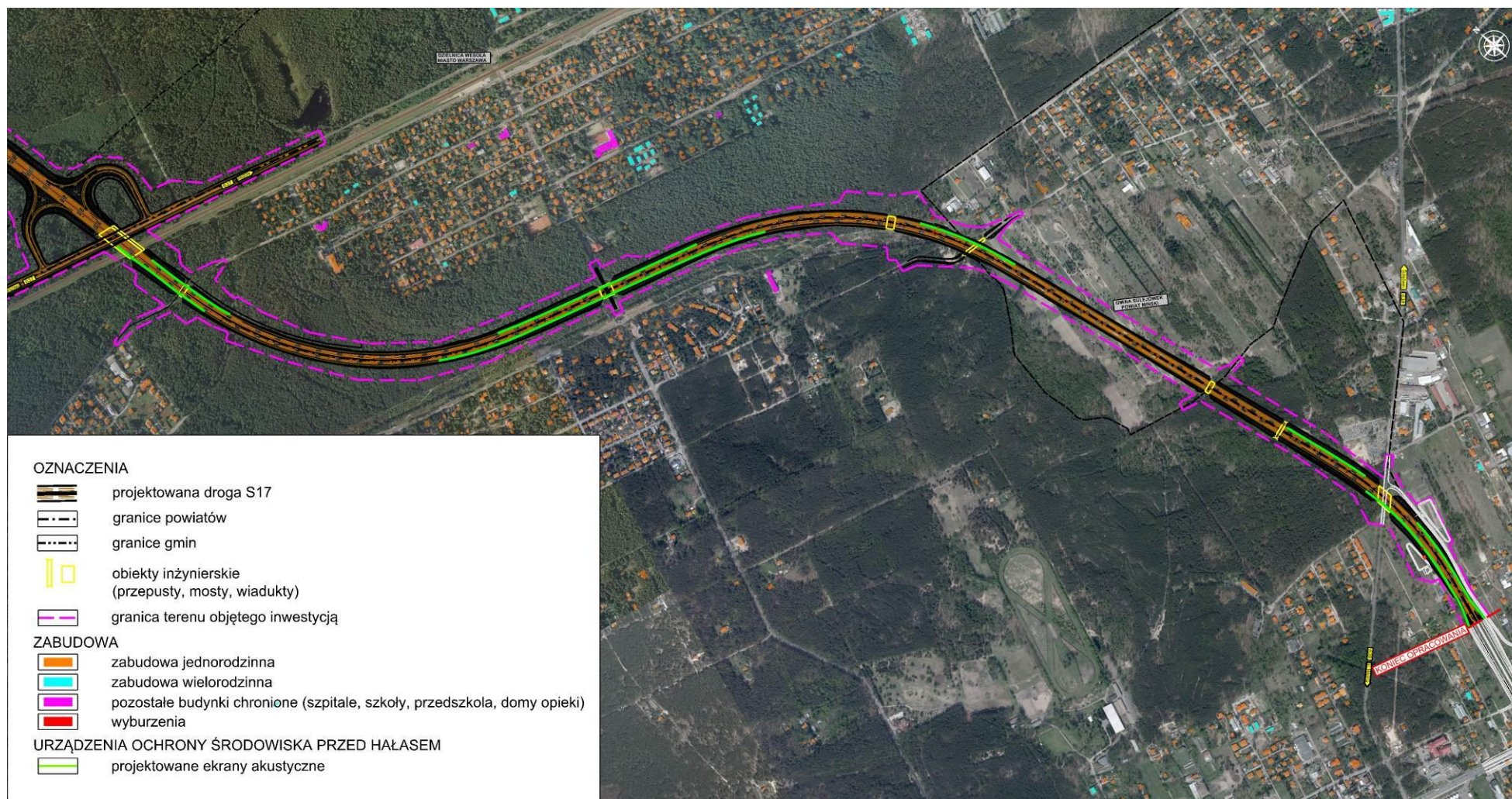
Ad. 2 Komunikacja między osiedlem Groszówka a Wesołą będzie zapewniona poprzez ulicę 1-go Praskiego Pułku. Dodatkowo zaprojektowany został przejazd gospodarczy PG-1 w ciągu ulicy Długiej. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwia również na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych.

Tereny mieszkalne narażone na ponadnormatywne oddziaływanie zostaną ochronione poprzez ekrany akustyczne w taki sposób, że standardy, jakości środowiska poza pasem drogowym Wschodniej Obwodnicy Warszawy zostaną zachowane. Budowa tuneli w wariacie zielonym mogłaby spowodować naruszenie stosunków wodnych w pobliżu ujęć, dlatego optymalnym rozwiązaniem na tym terenie jest poprowadzenie trasy po terenie lub na nasypie. Taka konstrukcja drogi w najmniejszym stopniu zagraża ujęciom w Wesołej oraz w Sulejówku. Budowa tuneli zwiększyłaby ilość obszarów narażonych zarówno na krótkotrwałe jak i długotrwałe zaburzenia przepływu wód podziemnych. Analizy akustyczne wskazują, że ponadnormatywne przekroczenia wzdłuż wariantu zielonego dotyczą zabudowy po zachodniej i w mniejszym stopniu wschodniej stronie projektowanej drogi. W tym wypadku planowane są tutaj ekrany, które zminimalizują uciążliwości wywołane zwiększonym natężeniem ruchu.

Biorąc pod uwagę powyższe, zaproponowane rozwiązania nie znajdują racjonalnego uzasadnienia. Szczegółowe analizy w zakresie oddziaływania akustycznego planowanej drogi i zakładanych zabezpieczeń zostaną przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Lokalizację proponowanych ekranów określoną na podstawie wstępnych wyliczeń przedstawiono na poniższym rysunku.

Parametry ekranów (długość, wysokość) zostały dobrane tak, aby na tym terenie były zachowane standardy jakości środowiska, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012.



Rysunek 8-6 Lokalizacja ekranów akustycznych wzdłuż ulicy Niemcewicza w wariantcie 4

Na podstawie analiz rozprzestrzeniania zanieczyszczeń powietrza nie stwierdzono przekroczeń dopuszczalnych stężeń maksymalnych dwutlenku azotu, tlenku węgla, pyłu zawieszonego PM10 i benzenu oraz stężeń średniorocznych tlenków azotu, dwutlenku azotu, pyłu zawieszonego PM10 i benzenu w odniesieniu do ochrony zdrowia ludzi oraz roślin poza terenem przewidywanym pod inwestycję (przyjęto 30 m od osi drogi – szerokość o największym pasie trasy) Jedynie w przypadku eksploatacji tunelu w wariantcie czerwonym w rejonie portali mogą wystąpić przekroczenia dopuszczalnych stężeń jednogodzinnych dwutlenku azotu, jednakże częstość przekroczeń tych stężeń kształtuje się poniżej dopuszczalnej normy (0,18% dla roku 2020 i 0,16% dla roku 2035 przy wartości dopuszczalnej 0,2%). Brak w rejonie portali tunelu zabudowy chronionej, dodatkowo ograniczy jego wpływ na okolicznych mieszkańców.

W poniższej tabeli przedstawiono wyniki obliczeń rozkładów przestrzenno-czasowych stężeń zanieczyszczeń dla fazy eksploatacji planowanej trasy w roku 2035. Poniższe zestawienie przedstawia wyniki obliczeń w siatce receptorów dla zakładanej granicy inwestycji (30 m od osi drogi) dla wariantów zielonego i czerwonego.

Wariant	Odcinek	Substancja	Maksymalne stężenie jednogodzinne D _{1h} [□g/m ³]		Częstość przekroczeń stężeń jednogodzinnych D _{1h} [%]		Stężenie średnioroczne D _a [□g/m ³]	
			Obliczone	Dopuszczalne	Obliczone	Dopuszczalne	Obliczone	Dyspozycyjne ³
	węzeł Rembertów – węzeł Wesoła (odcinek z tunelem)	tlenki azotu NO _x	815,3	-	-	-	20,04	27 [30-3]
		dwutlenek azotu NO ₂	326,1	200	0,16	0,2	8,02	18 [40-22]
		tlenek węgla CO	3341,9	30 000	0,00	0,2	77,34	-
		węglowodory alifatyczne	180,1	3000	0,00	0,2	4,58	900 [1000-100]
		pył zawieszony PM10	52,1	280	0,00	0,2	1,29	6 [40-34]
		pył zawieszony PM2.5	49,5	-	-	-	1,22	1 [25 ¹ / 20 ² - 24]
		benzen	6,48	30	0,00	0,2	0,15	3,5 [5-1,5]
	węzeł Wesoła – węzeł Zakręt	tlenki azotu NO _x	165,3	-	-	-	7,92	27 [30-3]
		dwutlenek azotu NO ₂	66,1	200	0,00	0,2	3,17	18 [40-22]
		pył zawieszony PM2.5	10,0	-	-	-	0,49	1 [25 ¹ / 20 ² - 24]
Wariant zielony	węzeł Rembertów – km 12+800	tlenki azotu NO _x	168,8	-	-	-	8,51	27 [30-3]
		dwutlenek azotu NO ₂	67,5	200	0,00	0,2	3,40	18 [40-22]

Wariant	Odcinek	Substancja	Maksymalne stężenie jednogodzinne D _{1h} [µg/m ³]		Częstość przekroczeń stężeń jednogodzinnych D _{1h} [%]		Stężenie średnioroczne D _a [µg/m ³]	
			Obliczone	Dopuszczalne	Obliczone	Dopuszczalne	Obliczone	Dyspozycyjne ³
		pył zawieszony PM2.5	10,3	-	-	-	0,52	1 [25 ¹ / 20 ² - 24]
	km 12+800 – węzeł Zakręt	tlenki azotu NO _x	161,9	-	-	-	6,60	27 [30-3]
		dwutlenek azotu NO ₂	64,8	200	0,00	0,2	2,64	18 [40-22]
		pył zawieszony PM2.5	9,8	-	-	-	0,40	1 [25 ¹ / 20 ² - 24]

¹ Poziom dopuszczalny dla pyłu zawieszonego PM2,5 do osiągnięcia do dnia 1 stycznia 2015 r.

² Poziom dopuszczalny dla pyłu zawieszonego PM2,5 do osiągnięcia do dnia 1 stycznia 2020 r.

³ Wartość dopuszczalna pomniejszona o aktualne tło zanieczyszczenia

- odcinek Drewnica – odcinek Żąbki – na terenie powiatu wołomińskiego, przyjęto tło jak dla pow. wołomińskiego

- odcinek Żąbki – odcinek Wesola – na terenie powiatu wołomińskiego oraz m. st. Warszawy - przyjęto wyższe tło jak dla Warszawy

- odcinek Wesola – odc. Zakręt - na terenie powiatu mińskiego oraz m. st. Warszawy – przyjęto wyższe tło jak dla Warszawy

Ad. 3 Wszystkie instytucje publiczne oraz przedszkola i szkoły są zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie głównych ciągów komunikacyjnych przebiegających w tym rejonie a ich ciągłość została w projekcie zachowana. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi również na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych.

W ramach sporządzania raportu OOS, wykonywanym w celu uzyskania Decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji drogowej, prowadzone są analizy akustyczne, których zadaniem jest ocena wielkości emisji hałasu do środowiska dla rozważanych wariantów realizacji inwestycji oraz - jeśli analiza wykazuje naruszenie obowiązujących standardów akustycznych w środowisku - wskazanie odpowiednich środków kompensujących, minimalizujących lub redukujących ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne, np. poprzez ekrany akustyczne.

Zgodnie z literą prawa (ustawa POŚ), Inwestor zobowiązany jest do ograniczenia ponadnormatywnej emisji do granicy terenu dla którego posiada on tytuł prawny. W praktyce, w przypadku dróg i linii kolejowych Inwestor dąży do zachowania odpowiednich warunków akustycznych dla terenów wymagających ochrony akustycznej (granica terenów wymagających ochrony akustycznej).

W przypadku przedmiotowej inwestycji podjęte zostaną wszelkie działania prowadzące do spełnienia ww. wymogu (na etapie analiz akustycznych, w ramach Raportu OOS, zaproponowano środki minimalizujące ponadnormatywne oddziaływanie akustyczne w postaci cichej nawierzchni drogowej, ekranów akustycznych, a lokalnie odpowiednie położenia drogi względem poziomu terenu).

Po zakończeniu każdej z tych inwestycji wykonywana będzie analiza porealizacyjna, której celem jest określenie - na podstawie badań terenowych - rzeczywistego oddziaływania przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia naruszeń standardów emisji, opracowanie programu "naprawczego".

Ad. 4 W ramach raportu o oddziaływaniu na środowisko przeanalizowano istniejące dokumentacje archiwalne dot. m.in. ujęć wód podziemnych w tym m.in. dokumentację hydrogeologiczną sporządzoną w 2011 r. Obszar obejmujący południowy fragment WOW biegnący przez Groszówkę, Sulejówkę, Starą Miłosną (we wszystkich wariantach trasy) posadowiony jest na wysoczyźnie lodowcowej (wydzielenie hydrogeologiczne nr 8). Jest to obszar występowania 1 – 2 poziomów glin zwałowych do głębokości 15 – 20 m o różnicowanej miąższości do ok. 6 – 10 metrów łącznie. Główny użytkowy poziom wód podziemnych, z którego ujmowane są wody w ujęciach w Wesolej oraz w Sulejówku zalega pod glinami, do głębokości ponad 40 m. Powyżej pojawia się nieciągły poziom wodonośny nadglinowy lub w przewarstwieniach międzyglinowych, który nie ma kontaktu hydraulicznego z poziomem głównym. W rejonie Groszówki i Sulejówka nad poziomem głównym znajdują się niemal zawsze 2 poziomy płytsze (międzyglinowy i

nadglinowy), na ogół zawodnione. Są to poziomy mało miąższe (poziom nadglinowy: 2-8m, poziom międzyglinowy: 0,6 – 9,0 m). Miąższość glin zwałowych izolujących użytkowy poziom wodonośny rośnie w kierunku Sulejówka i Starej Miłosnej, do ponad 15 m.

W strefie wzgórz wydmych pomiędzy Wesołą i Starą Miłosną a Sulejówkiem (o wysokości względnej przekraczającej 20 m) głębokość poziomów wodonośnych odpowiednio się zwiększa. Część studni ujęcia w Sulejówku położonych w większej odległości od projektowanej drogi, w odległości ok. 1 km, w rejonie al. Marszałka Piłsudskiego, wykazuje zmniejszanie się miąższości warstwy glin zwałowych, izolujących poziom użytkowy (**obwodnica nie stwarza zagrożenia ze względu na kierunek przepływu wód pierwszego i użytkowego poziomów wodonośnych od ujęcia w kierunku zachodnim, w stronę drogi**).

Opierając się na informacjach zawartych w dokumentacjach archiwalnych, opiniach i analizach hydrogeologicznych sporządzanych dla ujęcia w Sulejówku na rysunek poniżej wrysowano lokalizację wariantów na tle warunków hydrogeologicznych. Przedstawiono tu lokalizację ujęć wód podziemnych, strefy ochronne ujęć jeśli są obowiązujące, zachodni kierunek spływu wód podziemnych, zasięgi spływu wód do ujęcia³, zasięg okna hydrogeologicznego występującego na wschód od ujęcia w Sulejówku, lokalizację działki przeznaczonej pod rozbudowę ujęcia w Sulejówku. Z przedstawionych danych wynika, że:

- żaden z wariantów nie przecina strefy ochronnej ujęcia.
- ze względu na lokalizację trasy na odpływie z ujęcia (spływ wód w kierunku zachodnim), ujęcie w Wesołej przy 1 Praskiego Pułku oraz ujęcie w Sulejówku jest w małym stopniu zagrożone zanieczyszczeniami pochodzącymi z drogi
- stwierdzony na wschód od ujęcia brak izolacji pierwszego użytkowego poziomu wodonośnego, a przy tym brak skanalizowanych osiedli stanowi szczególne zagrożenie dla ujęcia. Wody opadowe wraz z zanieczyszczeniami z powierzchni gruntu infiltrują bezpośrednio do warstwy wodonośnej i przemieszczają się zgodnie ze stwierdzonym spływem w kierunku zachodnim do ujęcia.
- wariant zielony przebiega na granicy obszaru spływu wód do ujęcia zgodnie z opracowaniem "Uzupełnienia do dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku w części dotyczącej projektu ustanowienia strefy ochronnej" (studnie podstawowe St.4 i St. 5, Polgeol, IX. 2004.- czyli dotyczy obecnie eksploatowanych ujęć
- wariant zielony zajmuje w ok. 32% (tj.2,16 ha) działki przeznaczonej na rozbudowę ujęcia wód.
- Zgodnie z opracowaniem " Dokumentacja hydrogeologiczna ustalająca zasoby eksploatacyjne miejskiego ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku wraz z projektem geologicznym strefy ochronnej ujęcia" (studnie podstawowe St. 3 i St.4,-Dokumentacja zatwierdzona decyzją Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie nr 69/96 z dnia 15.05.1996) – oba planowane przebiegi trasy przebiegają przez obszary spływu wód do ujęcia- dotyczy sytuacji, jeśli ujęcie zostanie rozbudowane. W przypadku braku rozbudowy ujęcia obszar spływu wód jest zgodny z opracowaniem Polgeol z 2004 r.

Kwestia rozbudowy ujęcia w Sulejówku w kierunku zachodnim została poruszona m.in. w dwóch opracowaniach:

- W oparciu o „Analizę hydrogeologiczną dotyczącą możliwości rozbudowy ujęcia komunalnego w Sulejówku w kierunku zachodnim” wykonaną przez Geosystem Wiesław Opęchowski w 2005 r, teren działki nr ew. 48 z obr. 38 kwalifikuje się jako rejon rozbudowy komunalnego ujęcia wód podziemnych dla potrzeb zaopatrzenia w wodę miasta Sulejówek. Zgodnie z informacjami pozyskanymi z Urzędu Miasta (pismo znak: IZP. 7013.8.2013 z dnia 25.02.2013) własność tej działki została uregulowana na rzecz Miasta z przeznaczeniem dla ujęć wody dla Sulejówka. Miasto w tym obszarze nie posiada innej nieruchomości, która mogłaby być przeznaczona na ten cel.
- W ramach przeprowadzonej oceny oddziaływania przeanalizowano również „Opinię hydrogeologiczną o możliwości budowy ujęcia wód podziemnych dla alternatywnego zaopatrzenia miasta Sulejówek w wodę” sporządzoną przez POLGEOL w 2004 r. na zlecenie Urzędu Miasta Sulejówek. W opinii tej autorzy wskazują m.in. zasięg występowania okna hydrogeologicznego występującego na wschód od ujęcia, zagrożenia dla ujęcia wynikające głównie z niewystarczająco rozwiniętej sieci kanalizacyjnej na terenie Sulejówka oraz w związku z istniejącymi zagrożeniami wskazują na konieczność budowy alternatywnych miejsc poboru wody do celów komunalnych. W Opinii zaproponowano dwa rejony lokalizacji nowego ujęcia w celu alternatywnego zaopatrzenia miasta w wodę: 1) rejon

³ Zasięg wrysowano na podstawie "Uzupełnienia do dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku w części dotyczącej projektu ustanowienia strefy ochronnej" (studnie podstawowe St.4 i St. 5, Polgeol, IX. 2004.

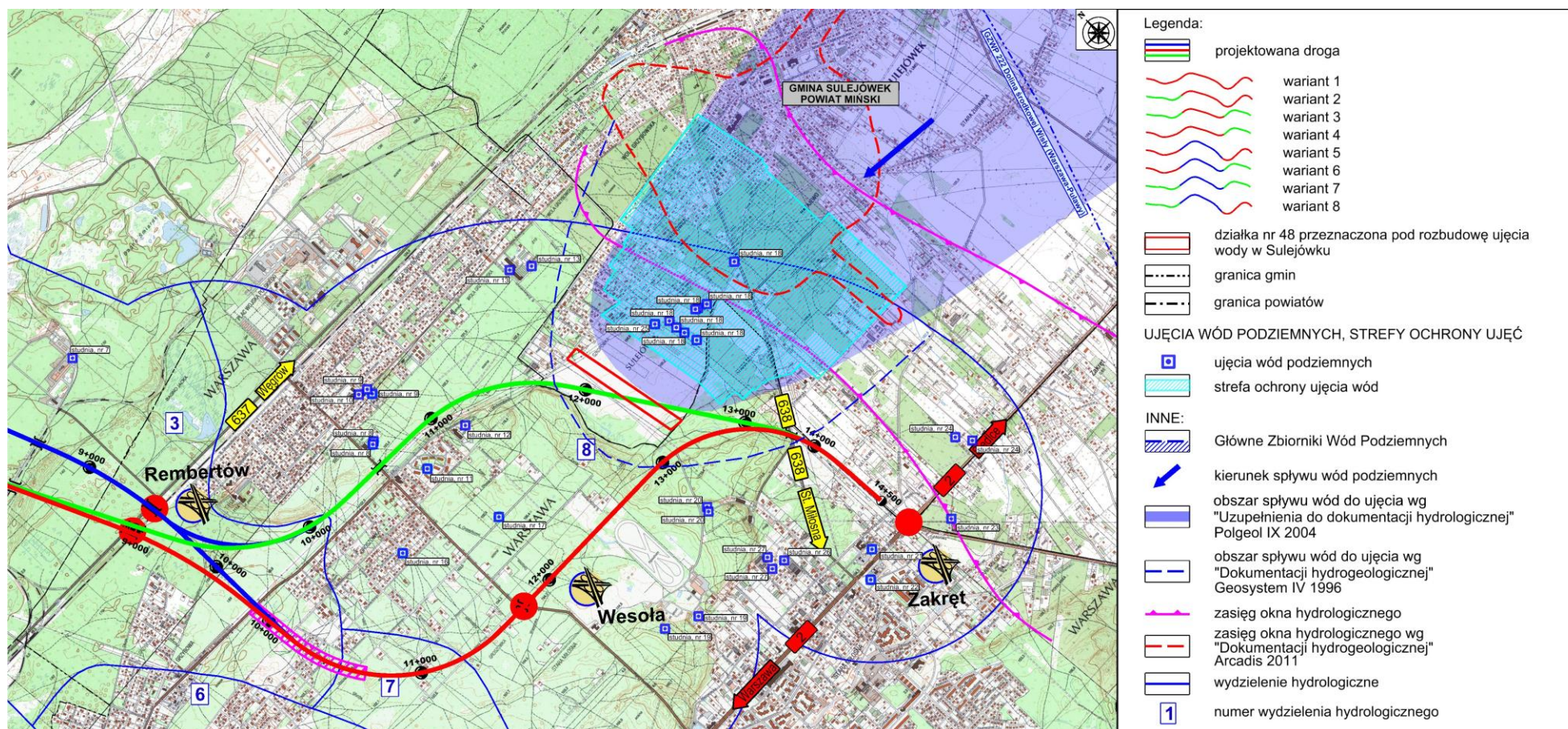
w północnej części Sulejówka- leśny teren poligonu wojskowego , 2) rejon w części południowej – Stara Żurawka. Należy zaznaczyć, że w Programie Ochrony Środowiska dla miasta Sulejówek na lata 2006-2012 sporządzonym w 2006 roku w rozdziale dotyczącym poboru wód powołano się na opinię POLGEOLU z 2004 r. i stwierdzono, że *”istniejące ujęcia wodne na terenie Szkopówki są wykorzystywane w 60% i docelowo powinny wystarczyć do zaspokojenia potrzeb zaopatrzenia w wodę pitną”* Biorąc pod uwagę przyszłe przyłączenie osiedla pl. Czarnieckiego do wodociągu miejskiego oraz dalszy rozwój miasta wytypowano miejsca alternatywnego poboru wód określonych w opinii POLGEOL. Zgodnie z POŚ ujęcia te nie byłyby konkurencją dla obecnych ujęć, ponieważ znalazłyby się poza oknem hydrogeologicznym i obszarem spływu wód do obecnego ujęcia. Na poniższym rysunku przedstawiono dane zebrane z pozyskanych dokumentacji i informacji

W pobliżu proponowanych wariantów w Wesolej oraz w Starej Miłosnej znajduje się kilkanaście studni ujmujących wody podziemne użytkowego poziomu. Część z nich nie jest już eksploatowana, ze względu na podłączenie do wodociągu. Ze względu na izolację użytkowego poziomu wodonośnego, projektowana droga nie stwarza dodatkowego zagrożenia dla wód podziemnych.

Poprowadzenia trasy po nasypie oraz w poziomie terenu wzdłuż wariantu zielonego minimalizuje zmianę stosunków wodnych na tym terenie.

W ramach opracowania raportu OOŚ określono zagrożenia dla poszczególnych ujęć wód na terenie Wesolej jak też wskazano w jaki sposób te zagrożenia zostaną zminimalizowane:

- Ujęcie wodociągu **Wesoła przy ul 1 Praskiego Pułku 31 zlokalizowane w odległości ok 130 m od osi drogi** w wariantach 3, 4, 6, 7). Ujęcie charakteryzuje się średnią izolacją użytkowego poziomu wodonośnego. Projektowana była strefa ochronna ujęcia, nie została jednak ustanowiona. Wyznaczono obszar ograniczony izochroną 25 lat dopływu wody do ujęcia, który droga przecina na odcinku km 10,550 – 11,150. Czas potencjalnego dopływu zanieczyszczeń z powierzchni terenu wynosi poniżej 25 lat, co stwarza potencjalne zagrożenie dla ujęcia, dlatego na tym odcinku trasy w projekcie zaproponowano zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza zagrożony obszar. Na tym odcinku wykluczono również budowę infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.
- Ujęcie dla **Oddziału Rehabilitacji Neurologicznej Centralnego Szpitala Klinicznego MSWiA** przy ul Niemcewicza 82 w Wesolej zlokalizowane w odległości ok 150 m od osi drogi w wariantach 3, 4, 6, 7. Średnia izolacja użytkowego poziomu wodonośnego wskazuje na istnienie potencjalnego zagrożenia dla ujęcia. na tym odcinku trasy w projekcie zaproponowano zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza odcinek ok. km 11,000 – 11,650. Na tym odcinku wykluczono również budowę infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.
- Ujęcie dla **Sulejówka** charakteryzuje się występowaniem średniej izolacji użytkowego poziomu wodonośnego. Naturalny kierunek wód skierowany jest od ujęcia do drogi, co minimalizuje oddziaływanie. Droga przebiega poza obszarem ustanowionej strefy ochronnej (ochrony pośredniej). Jednak przy eksploatacji ujęcia z maksymalną dopuszczalną wydajnością zmiana naturalnego reżimu hydrogeologicznego powoduje, że droga znajduje się w obszarze oddziaływania ujęcia w granicy obszaru spływu wód do ujęcia liczonego dla maksymalnego poboru wód podziemnych zgodnego z pozwoleniem wodno prawnym. Wg dokumentacji tego ujęcia żaden z wariantów trasy nie wchodzi natomiast w obszar ograniczony izochroną 25 lat dopływu wód do ujęcia. Warianty trasy 3, 4, 6, 7 przecinają obszar spływu wód do ujęcia na odcinku km 11,850 – 13,400, natomiast warianty 1, 2, 5, 8 przecinają obszar spływu wód do ujęcia na odcinku km 13,000 – 14,000. Na tych odcinkach trasy w projekcie zaproponowano zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza zagrożony obszar. Na tym odcinku wykluczono również budowę infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.



Rysunek 8-7 Zarys uwarunkowań hydrogeologicznych występujących na odcinku Rembertów- Zakręt.

Rozwiązanie projektowe w pobliżu ujęć jak też na większości planowanej trasy niezależnie od analizowanych wariantów zakładają budowę szczelnego systemu odwodnienia. System odwodnienia projektowanej drogi ekspresowej S17 został oparty na następujących elementach odprowadzenia wód opadowych i roztopowych:

- system rowów drogowych (uszczelnionych),
- kanalizację deszczową,
- zbiorniki retencyjne (uszczelnione) wraz z wylotami
- odbiorniki wód opadowych,

System odwodnienia ma na celu odprowadzenie z projektowanego układu dróg wód opadowych i roztopowych poprzez ujęcie ich za pomocą wpustów deszczowych i skierowanie do kanalizacji deszczowej oraz uszczelnionych rowów drogowych. Wody zbierane za pomocą rowów przydrożnych i kanalizacji deszczowej wprowadzane są do zbiorników retencyjnych. Zadaniem zbiorników jest ograniczenie odpływu wód drogowych do cieków, ponad to długi czas przetrzymania ścieków w zbiornikach pozwala na ich mechaniczne oczyszczenie z zawiesiny ogólnej. Wody deszczowe i roztopowe zebrane w zbiornikach retencyjnych zostaną odprowadzone do naturalnych odbiorników (cieków i rowów melioracyjnych) lub do kanalizacji deszczowej. W celu zabezpieczenia odbiorników, szczególnie naturalnych, przed zrzutem zanieczyszczeń ropopochodnych pojawiających się w systemie odwodnienia w wyniku awarii lub katastrof ekologicznych należy na odcinku odprowadzającym zamontować separatory koalescencyjne.

Proponowane w dokumentacji rozwiązanie odwodnienia pasa drogowego nie narusza stosunków wodnych panujących w otoczeniu obwodnicy, bowiem, zwiększenie spływu wód z drogi spowodowane uszczelnieniem powierzchni będzie rekompensowane przez przetrzymanie wód w zbiornikach.

Zbiorniki przyjmują wody drogowe spływające z pasa drogowego i mają za zadanie:

- złagodzenie fali spływu przed odprowadzeniem do odbiornika,
- podczyszczenie wód drogowych.

Pojemność użytkową zbiorników obliczono na przyjęcie całej objętości deszczu nawalnego o czasie trwania 120min, a odprowadzenie zgromadzonych w nich wód nastąpi w czasie nie dłuższym niż 72 godz. Wynikający z tego czas przetrzymania wód gwarantuje bardzo wysoką skuteczność mechanicznego oczyszczenia z zawiesin łatwo opadających oraz lekkich substancji wypływających na powierzchnię; pozwoli to spełnić wymagania Rozporządzenia [2] odnośnie wprowadzania ścieków opadowych do wód powierzchniowych i do ziemi.

Zgodnie z opracowaniem hydrogeologicznym na całej długości trasy, niezależnie od wariantu przebiegu, istnieją niekorzystne warunki hydrogeologiczne związane z płytko występującą wodą gruntową oraz słabą izolacją głównych poziomów wodonośnych dlatego wszystkie zbiorniki terenowe powinny zostać uszczelnione. Uszczelnienie powinno skutecznie zabezpieczać przed możliwością migracji ścieków deszczowych do gruntów przyległych.

Na zespół wylotowy ze zbiorników składają się:

- budowle wlotowe wyposażone w kraty rzadkie i zastawki ręczne,
- główny przewód odprowadzający,
- regulator odpływu, pompownia wód deszczowych,
- separator (na odprowadzeniu do cieków i rowów melioracyjnych),

Na wlocie do zespołu odpływowego przewidziano kraty rzadkie i zastawki ręczne do regulacji odpływu lub zatrzymania ścieków w przypadku awarii i rozlewu substancji niebezpiecznych na drodze. Dodatkowo w celu ochrony odbiorników przed zanieczyszczeniem spływającym z pasa drogowego w wyniku awarii na odpływie zostały zainstalowane separatory substancji ropopochodnych.

W celu zminimalizowania zagrożenia związanego ze zmianą stosunków wód na tym terenie, biorąc pod uwagę zmienne warunki izolacji terenu dla wariantu zielonego proponuje się poprowadzenie trasy po terenie lub w nasypie. Zachowanie zasady ostrożności w tym przypadku jest uzasadnione. Takie rozwiązanie w najmniejszym stopniu narusza środowisko gruntowo-wodne tego terenu.

Ad. 5 Z uwagi na ograniczenia terenowe (zwarta zabudowa mieszkaniowa wzdłuż ulicy Niemcewicza oraz 1-go Praskiego Pułku) zrezygnowano z projektowania węzła Wesola w wariantach zielonym. Budowa węzła wiązałaby się z koniecznością wyburzeń i wywłaszczeń oraz dużym protestem społecznym. W przypadku wyboru przebiegu S-17 według wariantu 3, 4, 6 lub 7 mieszkańcy terenów przyległych będą mogli wjechać lub zjechać z drogi ekspresowej w węzle Rembertów lub węzle Zakręt oddalonych od siebie o zaledwie 5 km.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
2	20 - 54	<p>1. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła oraz Sulejówek spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe i społeczne).</p> <p>a) Pierwsza koncepcja drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy i władze miasta Wesoła, a następnie dzielnicy Warszawa-Wesoła stanowczo i wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę i Sulejówek. Proponowane były różne warianty (w ostatnim postępowaniu wariant W 3.</p> <p>b) GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Głos mieszkańców jest ignorowany przez inwestora.</p> <p>c) Dla mieszkańców Sulejówka nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy. Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 18.02.2013 r. mieszkańcom Sulejówka:</p> <p>2. Wniosek o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ:</p> <p>a) Był odrzucony w poprzednim postępowaniu (2005-2008) przez wszystkie instytucje: Sanepid, Ministra Środowiska, Wojewodę, Radę Warszawy, GDDKiA.</p> <p>b) Został oprotestowany przez mieszkańców Wesołej i Sulejówka.</p> <p>c) Zawsze był odrzucany przez władze Sulejówka.</p> <p>d) Został odrzucony przez władze Sulejówka w czasie najnowszych konsultacji przeprowadzonych przez firmę Jacobs.</p> <p>e) Zagroza ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych w Wesołej i Sulejówku.</p> <p>f) Ingeruje w planowany obszar rozbudowy ujęć wody na Szkopówce.</p> <p>g) Rozcina dzielnicę nasypem, bardzo utrudniając komunikację.</p> <p>h) Powoduje wycięcie lasu, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesołej centrum.</p> <p>i) Narusza prawa nabyte mieszkańców zamieszkałych wzdłuż planowanego przebiegu.</p> <p>j) Nie jest zgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (plany zagospodarowania, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówka, woj. Mazowieckiego).</p> <p>k) Na Szkopówce znajdują się okna hydrogeologiczne - zagraża to całemu zbiornikowi wody 222.</p> <p>l) Ekologiczna, zielona, porośnięta lasem chroniącym zbiornik wody dzielnica Sulejówka zostałyby zamieniona w emitujący spaliny i hałas obszar, nie dając w zamian mieszkańcom żadnych korzyści.</p>

Ad. 1a) Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnicy Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania oś drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek. Ponadto podczas wieloletnich prac planistycznych dotyczących WOW analizowane były inne warianty przebiegu, między innymi zakładające przeprowadzenie WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów oraz wariant zakładający przejście projektowanej trasy istniejącymi ciągami komunikacyjnymi – ul. Żołnierską oraz Trakt Brzeski. Wariant trasy omijający Wesołą i biegnący przez Halinów został kategorycznie odrzucony z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną). Wariant zakładający wprowadzenie ciągu trasy ekspresowej w istniejący układ drogowy również został odrzucony ze względu na bardzo dużą ilość koniecznych wyburzeń wzdłuż ul. Bronisława Czecha i Traktu Brzeskiego oraz konieczność budowy dwóch dróg równoległych do WOW, które musiałyby przejąć rolę istniejącego ciągu komunikacyjnego i zapewnić mieszkańcom połączenia lokalne. Wielokrotne analizy wariantów przebiegu wykazały, że lokalizacja trasy w rejonie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek spełnia wymagane cele inwestycji co potwierdza uzyskana przez Inwestora decyzja środowiskowa. Jednak z uwagi między innymi

na protesty i wnioski mieszkańców osiedla Grzybowa o zmianę przebiegu trasy WOW pozwalającą na jej oddalenie od zwartej zabudowy osiedla Inwestor zdecydował się na wygaszenie w części poprzedniej decyzji środowiskowej oraz korektę przebiegu z uwzględnieniem wniosków mieszkańców.

Cenną argumentację w odniesieniu do tego wariantu odnaleźć można także w koreferacie do „Raportu o oddziaływaniu na środowisko...” sporządzonym przez dr Witolda Lenarta. Z 2007 r. 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), WI (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.

Ad. 1b) GDDKiA podczas całego okresu trwania prac projektowych dotyczących ww. tematu wielokrotnie podejmowała kroki mające na celu minimalizację konfliktów społecznych czego potwierdzeniem jest włączenie do opracowania przebiegu trasy WOW wariantu omijającego dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówkę i prowadzenie jej przez Poligon oraz Halinów. Należy przy tym podkreślić, że analizy wielokryterialne wykazały, że nowy, dłuższy o 9 km wariant jest znacznie gorszym rozwiązaniem zarówno pod względem środowiskowym jak również technicznym i społecznym. Dodatkowo potwierdzeniem, że głos mieszkańców nie jest Inwestorowi obojętny było zwrócenie się przez niego w roku 2011 z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o wygaszenie decyzji środowiskowej na odcinku węzeł Drewnica – węzeł Zakręt między innymi ze względu na konflikty społeczne mieszkańców osiedla Grzybowa oraz rozpoczęcie na tym terenie prac projektowych mających na celu taką korektę trasy, która pozwoli na oddalenie jej przebiegu od zwartej zabudowy osiedla.

Ad. 1c) Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu, a co za tym idzie odciąży centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły (w zależności od wyboru wariantu przebiegu) zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Sulejówkę oraz budowa na koszt Inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Ad. 2 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wariant zielony jest wariantem alternatywnym i równoważnym dla proponowanego wariantu czerwonego przebiegu WOW. Wybór konkretnego przebiegu drogi ekspresowej jest przedmiotem analizy wielokryterialnej. Ostateczny przebieg będzie wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. 2a), b), c), d) W poprzednim postępowaniu Państwowy Wojewódzki Inspektorat Sanitarny zaakceptował warianty zachodnie tj. WIIIA i W1 (obecnie przybliżone do przebiegu czerwonego) ze względu na wymagania sanitarnohigienicznych dotyczące głównie kwestii uciążliwości hałasowej oraz zagrożenia ujęć wód. W postanowieniu wskazał, że wariant obecnie określany jako zielony przechodzi przez tereny zielone między dwoma zwartymi terenami zabudowy mieszkaniowej, z której jedna część jest obecnie narażona na uciążliwości hałasowe linii kolejowej, zatem będzie wpływała w większym stopniu na zdrowia ludzi. W postanowieniu Ministra Środowiska z dnia 06.02.2007r. znak DOOŚ-6d/12958/2007, został uzgodniony wariant przebiegający przez Halinów tzw. wariant samorządowy. Postanowienie to zostało jednakże uchylone postanowieniem Ministra Rozwoju Regionalnego znak: DPI-III-8617-25-KS-PS/07 z dnia 09.07.2007 r., a postępowanie prowadzone przez Ministra Środowiska zostało umorzone. Organem odpowiedzialnym za procedowanie uzgodnienia środowiskowych uwarunkowań realizacji inwestycji od nowa został na mocy postanowienia Prezesa Rady Ministrów znak: RCL.1606/6/07 z dnia 04.04.2007 r. Minister Rozwoju Regionalnego. Postanowienie wyznaczające nowy organ do rozpatrzenia sprawy w zakresie wydania decyzji środowiskowej dla WOW zostało wydane na wniosek Miasta Halinów, które wystąpiło o

wyłączenie Ministra Środowiska jako organu rozpatrującego sprawę, wskazując, że Minister Środowiska może nie być bezstronny, gdyż zamieszkuje na terenie, przez który ma przebiegać obwodnica Warszawy.

Warianty przebiegu trasy analizowane przez Ministra Rozwoju Regionalnego były rozpatrywane jako równorzędne. W uzasadnieniu Postanowienia uzgadniającego realizację przedsięwzięcia (postanowienie znak: DPI-III-8617-25a-KS-PS/07 Minister przytacza wszystkie przeanalizowane przesłanki merytoryczne w tym; uwarunkowania społeczne, przyrodnicze, planistyczne, ekonomiczne, jakie pojawiły się w toku całego postępowania. Przy wyborze wariantu bierze również pod uwagę ekspertyzy niezależnych ekspertów wypowiadających się nt. analizy wielokryterialnej jaka została sporządzona dla rozwiązań wariantowych, uzupełniając analizę o wnioskowane przez społeczeństwo kryteria. Z wszystkich analizowanych wariantów szczególnie niekorzystnym pod każdym względem został oceniony wariant biegnący przez Halinów jako wariant, który nie spełnia celów technicznych, ekonomicznych, ani środowiskowych. W uzasadnieniu (str.31) Minister „uznaje za udowodnione, że wariant W2 (wariant zbliżony do obecnie analizowanego wariantu zielonego) i wariant WIIIA (wariant zbliżony do obecnie analizowanego wariantu czerwonego) plasują się najwyżej w punktacji i należy traktować je jako równorzędne pod względem wyników uzyskiwanych podczas analiz wielokryterialnych”. Za argumenty merytoryczne i prawne przemawiające na niekorzyść wariantu W2 Minister uznał następujące:

- 1) Bliskie sąsiedztwo okna hydrogeologicznego w Sulejówku-Szkopówce, które w stosunku do przebiegu obwodnicy w wariantcie W2 jest szczególnie niekorzystne dla ujęcia wód podziemnych. W związku z powyższym realizacja wariantu W2 stanowiłoby zagrożenie dla ujęć wód, co mogłoby naruszyć zasadę ostrożności i mogłoby stanowić naruszenie art. 38 ust. 1 Ustawy Prawo Wodne oraz art. 98 ust. 1 Poś dotyczących ochrony wód . Minister wskazał, że do akt sprawy nie zostały przedłożone żadne dane naukowe wskazujące na możliwość przeniesienia ujęć w Sulejówku oraz w Wesolej w inne miejsce. Kolejnym argumentem dot. ujęć przemawiającym przeciwko wariantowi W2 było to, że budowa trasy w tym przebiegu może uniemożliwić rozbudowę ujęć wód podziemnych dla Sulejówka w planowanym kierunku zachodnim.
- 2) W związku z istniejącymi dokumentacjami planistycznymi dla Warszawy i województwa mazowieckiego mieszkańcy Sulejówka mieli prawo oczekiwać przebiegu WOW w wariantcie WIIIA, a w toku prowadzonych konsultacji przedstawiciele PKE Sulejówek dowiedzieli się o planowanym przez inwestora poprowadzeniu drogi w wariantcie W2 dopiero w roku 2005. Wariant WIIIA był natomiast ujęty w planach zagospodarowania przestrzennego Warszawy.

Analizując wszystkie aspekty każdej z lokalizacji przebiegu tras na nowo przeprowadzono analizy hałasowe, oraz analizy dokumentacji hydrogeologicznych (m.in. dokumentacja z roku 2011) i geologicznych. Wskazano też zabezpieczenia jakie należy wprowadzić, aby te uciążliwości zminimalizować. Warianty przebiegu różnią się w związku z różnymi rozwiązaniami technicznymi, warunkami wodno-gruntowymi, czy też rodzajem zagospodarowania terenu. Wskazanie wariantu najkorzystniejszego ujmującego wszystkie aspekty środowiskowe zostanie wyłonione na podstawie szczegółowej analizy wielokryterialnej. Na jej podstawie w raporcie będącym załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostanie wskazany wariant najkorzystniejszy.

Wojewoda Mazowiecki wydając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach był zobowiązany do uwzględnienia uzgodnień innych organów tj. w tym przypadku Ministra Rozwoju Regionalnego oraz Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Biorąc przedstawione powyżej wyjaśnienia Wojewoda wydając decyzję oparł się na stanowisku ww. organów.

Rada Warszawy jako reprezentant mieszkańców Dzielnicy Wesoła postulowała zgodnie z wnioskami obywateli, w związku z powyższym oczywisty jest fakt, że poparcie uzyskał wariant w najmniejszym stopniu oprotestowany .

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako Inwestor złożyła wniosek na przeprowadzenie trasy wariantem W2, gdyż ten wariant został wskazany jako najkorzystniejszy w ramach przeprowadzonej dla analizowanych wariantów analizy wielokryterialnej. W związku z licznymi protestami mieszkańców oraz stanowiskiem organów uzgadniających warunki realizacji przedsięwzięcia Inwestor przychylił się do zmiany pierwotnych zamierzeń i zgodził się na wydanie decyzji dla wariantu innego niż wnioskowany.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że obecnie analizowane warianty przebiegające przez Dzielnicę Wesoła:

- 1) Są rozwiązaniami przybliżonymi do już analizowanych, dla których była prowadzona procedura uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zakończona wydaniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
- 2) Uwzględniają wnioski mieszkańców co do korekty przebiegu na niektórych odcinkach

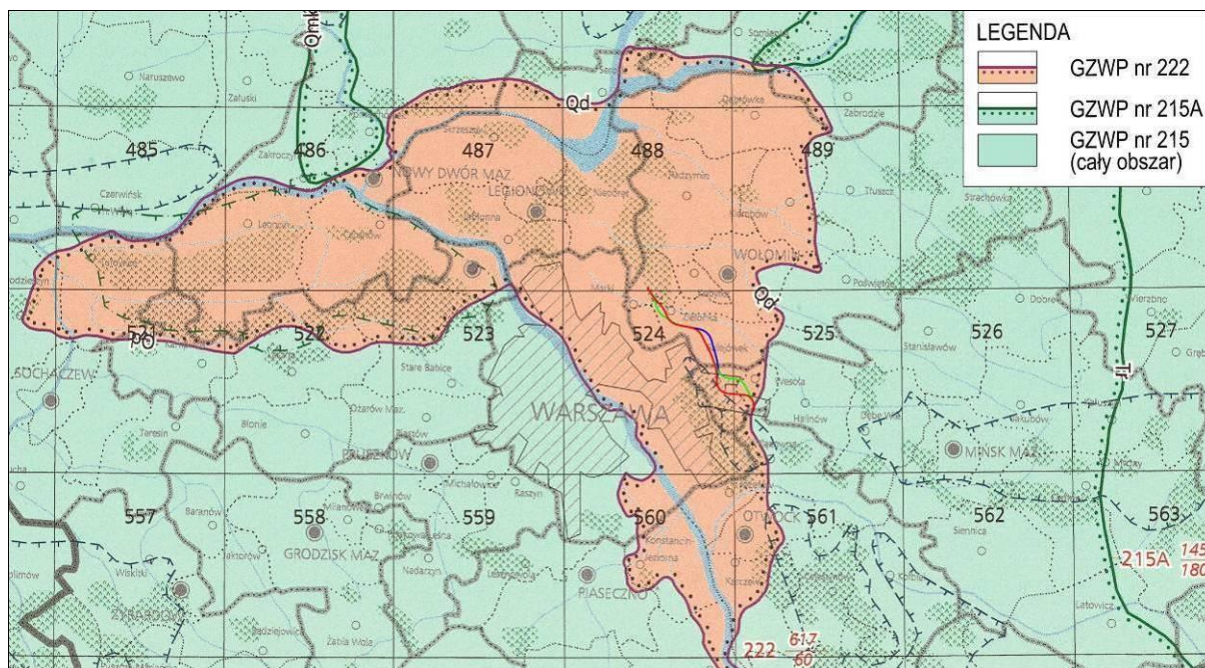
- 3) Uwzględniają wytyczne oraz wskazówki wykazane w ekspertyzach sporządzonych na etapie poprzedniej procedury

Analizują rozwiązania optymalne, w najbardziej minimalnym stopniu ingerujące w środowisko życia mieszkańców oraz w środowisko przyrodnicze.

Ad. 2e), f), k) Szczegółowe uwarunkowania hydrogeologiczne przedstawiono powyżej odpowiedzi na pkt 4 do formularza wniosku nr 1.

Na terenie planowanego przedsięwzięcia występują następujące Główne Zbiorniki Wód Podziemnych: GZWP 222 oraz GZWP nr 215 i 215 A. Rozciągłość Zbiorników przedstawia poniższa mapa.

Cały projektowany odcinek trasy znajduje się w obrębie czwartorzędowego GZWP nr 222, sięgającego od Puław po ujściowy odcinek Bugu i dalej na zachód – po Wyszogród.



Rysunek 8-8 Główne zbiorniki wód podziemnych w obszarze planowanej inwestycji.

GZWP nr 222 ma powierzchnię 2 674 km². Budują go utwory piaszczyste tarasów plejstocenijskich Wisły na większości obszaru niczym nie izolowane od powierzchni terenu. W rejonie projektowanego odcinka WOW na większości obszaru (dolina Wisły) są one przykryte cienką, lokalnie porożcinaną warstwą pyłów i ilów zastoiskowych. Na obszarze wysoczyzny (rejon Sulejówka, Wesołej, Starej Miłosnej) utwory budujące użytkową warstwę wodonośną przykrywa warstwa glin zwałowych, lokalnie dwudzielna, o miąższości kilku – kilkunastu metrów. Ani na terenie doliny Wisły warstwa pylasto-ilasta ani na wysoczyźnie warstwa glin nie są na tyle grube, by skutecznie izolować poziom użytkowy od zanieczyszczeń z powierzchni terenu. Z tego względu ujęcie w Sulejówku zostało otoczone terenem ochrony pośredniej, na którym zostały wprowadzone odpowiednie zakazy dotyczące użytkowania terenu. Wokół pozostałych ujęć w rejonie projektowanej trasy obszarów ochronnych nie ustalono.

GZWP nr 222 obejmuje część Warszawy lewobrzeżnej, całą Warszawę prawobrzeżną i okoliczne mniejsze miasta znajdujące się na wschód i na północ od niej. Liczne ogniska zanieczyszczeń, związane z funkcjonowaniem miasta, spowodowały przeobrażenia składu chemicznego wód podziemnych. Badania wykazały, że mineralizacja wód podziemnych jest wyższa bliżej powierzchni ziemi, niż na głębokości 20-40 m (Szczepański, 2007).

Planowana trasa znajduje się również w obrębie głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) nr 215 i 215A. Zostały one wydzielone w obrębie piętra paleogeńsko-neogeńskiego. Głębokość do zwierciadła wód tych zbiorników wynosi ponad 200 m p.p.t.. Wody podziemne tego zbiornika są całkowicie izolowane od wpływu zanieczyszczeń z powierzchni terenu kilkoma warstwami glin zwałowych oraz grubą warstwą ilów poznańskich. Jedyne zagrożenie dla jakości wód tego poziomu są źle wykonane lub niewłaściwie zlikwidowane studnie ujmujące wodę z tego poziomu.

Odnoszą się do całego odcinka trasy od Węzła Drewnica do Węzła Zakręt należy zauważyć, że cały odcinek projektowanej trasy znajduje się w obrębie rozległego GZWP nr 222, który w północnej części praktycznie pozbawiony jest izolacji od powierzchni terenu, na pozostałym, przeważającym odcinku doliny Wisły izolacja

ta jest znikoma, a na terenie wysoczyzny (Wesoła, Sulejówek) – częściowa. Z tego względu wody spływające jezdnię projektowanej trasy nie będą odprowadzane bezpośredni do gruntu, lecz po wstępnym podczyszczeniu odprowadzane będą do odbiorników naturalnych (rowy i ciekli melioracyjne lub kanalizacji deszczowej). Projektowany odcinek WOW, jak każda droga utwardzona, stanowi potencjalne ognisko zanieczyszczenia wód podziemnych. Zagrożenie to w największym stopniu związane jest z zimowym używaniem soli do odśnieżania i odladzania drogi, w mniejszym stopniu z potencjalnym wypadkiem i wylaniem się przewożonych substancji, groźnych dla otoczenia oraz wyciekami olejów i wyciekami.

Bez wątpliwości istnieje konflikt między sprawnym funkcjonowaniem Warszawy i miast okolicznych, przy planowanym ich rozwoju, a utrzymaniem stanu środowiska, w tym wód podziemnych. Skuteczna ochrona jakości wód podziemnych zbiornika wymagałaby nie tylko wstrzymania jakichkolwiek inwestycji, lecz również likwidacja obecnych obiektów mogących pogorszyć ich stan. Nie ma jednak innej możliwości niż budowa w aglomeracji nowych osiedli, dróg dojazdowych, miejsc parkingowych, które powodują zagrożenie dla jakości wód podziemnych. Projektowany odcinek WOW jest takim samym zagrożeniem jak pozostałe elementy, a biorąc pod uwagę sumaryczną powierzchnię nowo powstających dróg i parkingów w jej rejonie, nawet w mniejszym. Podkreślić należy, że żadna z możliwych wersji połączenia Południowej Obwodnicy Warszawy z północną obwodnicą nie jest możliwa z ominięciem obszaru GZWP nr 222. Jedynym wyjściem, umożliwiającym rozwój aglomeracji przy ograniczeniu negatywnego oddziaływania na wody podziemne jest stosowanie odpowiednich zabezpieczeń, które podrażają budowę lecz są technicznie możliwe i ze środowiskowego punktu widzenia – niezbędne oraz ciągły monitoring jakości wód podziemnych w newralgicznych punktach przebiegu trasy (tunel, sąsiedztwo ujęć wód podziemnych) w celu szybkiego podjęcia działań wykluczających przedostawanie się zanieczyszczeń do wód podziemnych.

Aby uchronić zbiornik GZWP 222 m należałoby zaprzestać wszelkich inwestycji, nie tylko drogowych, ale budowania parkingów, placów, czy wprowadzić zakaz użytkowania przydomowych zbiorników bezodpływowych. Jak wynika m.in. z opinii Hydrogeologicznej Polgeolu z 2004 r. dotyczącej możliwości rozbudowy w kierunku zachodnim ujęcia w Sulejówku głównym zagrożeniem dla wód dla tego ujęcia jest dopływ zanieczyszczonych wód z obszaru miasta. Na podstawie analizy Geosystem 2005 strumień wód podziemnych formowany jest dopływem lateralnym (z wschodu) oraz zasilaniem infiltracyjnym głównie w rejonie okna hydrogeologicznego zlokalizowanego na wschód od ujęć.

Ad. 2g) Komunikacja między osiedlem Groszówka a Wesołą będzie zapewniona poprzez ulicę 1-go Praskiego Pułku. Dodatkowo zaprojektowany został przejazd gospodarczy PG-1 w ciągu ulicy Długiej. Zaproponowana niweleta S-17 umożliwi również na kolejnych etapach opracowań projektowych, w przypadku pojawienia się konkretnych wniosków lub potrzeb mieszkańców na zaprojektowanie dodatkowych przejść dla pieszych lub przejazdów rowerowych.

Ad. 2h) Zajętość terenu pod inwestycję będzie wynosiła ok. 1/3 powierzchni lasu. Pozostała część będzie użytkowana w dotychczasowy sposób.

Ad. 2i) Wszelkie inwestycje prowadzone nowym śladem powodują naruszenie mienia osób mieszkających w bezpośrednim sąsiedztwie. Szczególnie dotkliwie jest, jeśli trasa nie została wcześniej określona w dokumentach planistycznych, które stanowią nierzadko wytyczne dla osoby, która planuje zagospodarowanie działki w kierunku zabudowy mieszkalnej. Zgodnie z istniejącym prawem inwestycja polegająca na budowie trasy ekspresowej nie wymaga zgodności z istniejącymi planami zagospodarowania przestrzennego w związku z powyższym wariantem zielony jest wariantem alternatywnym, możliwym do realizacji, chociaż nie był wcześniej uwzględniany w opracowaniach planistycznych. Kwestia naruszenia praw nabytych i zgodności z dokumentami planistycznymi będzie brana pod uwagę jako jedna z kategorii w analizie wielokryterialnej, której wyniki wskażą wariant do realizacji, o który będzie wnioskował Inwestor.

Ad. 2j) Przebieg według wariantu zielonego na terenie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek nie jest przewidziany w MPZP, niemniej jednak zgodnie z ustawą z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Co za tym idzie brak korytarza pod projektowaną trasę w dokumentach planistycznych dzielnicy, miasta czy województwa nie stanowi okoliczności wykluczających proponowany przebieg. Budowa trasy WOW w każdym z prezentowanych wariantów niewątpliwie wpłynie na obszary położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie, projekt przewiduje jednak niezbędne środki minimalizujące negatywne oddziaływanie inwestycji w zakresie zarówno społecznym (m.in. ekrany akustyczne, szczelny system odwodnienia) jak i przyrodniczym (przejścia dla zwierząt, ekrany antyolśnieniowe). W wymienionych w tym miejscu dokumentach strategicznych czy planistycznych nie można doszukać się informacji o niezgodności lub odrzuceniu przez te dokumenty przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy w proponowanym „zielonym” wariantcie. Dokumenty te nie opowiadają się za ani nie odrzucają jakiegokolwiek wariantu

przebiegu obwodnicy. Nie wskazują również konkretnego przebiegu trasy. Można się w nich natomiast doszukiwać zapisów o konieczności rozbudowy infrastruktury drogowej w samej Warszawie jak i w jej okolicach, w tym również o potrzebie możliwie szybkiej rozbudowy obwodnic stolicy. Przytaczając fragmenty kolejnych dokumentów, w których mowa jest o poruszanej kwestii:

- Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 (z 2006 r.) – Wśród kierunków działań w zamierzeniach strategicznych – Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym w tym poprzez budowę układów tras obwodowych usprawniających połączenia na terenie Warszawy („Ekspresowa Obwodnica Okoławarszawska” – w tym odcinek identyfikowany jako WOW, „Obwodnica Miejska”, „Obwodnica Śródmiejska”) i na obszarze metropolitalnym („Duża Obwodnica Warszawy”). Idąc dalej w Strategii... - Budowa autostrady A-2 oraz rozbudowa dróg krajowych (w celu zwiększenia ich przepustowości) do parametrów dróg ekspresowych (S7, S8, S10, S12, S17, S19).
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego (z 2004 r.) – Rozdział poświęcony rozwojowi ponadlokalnych systemów infrastruktury technicznej. Rozwój ten, jeśli chodzi o transport kołowy opiera się przede wszystkim na dostosowaniu dróg położonych w europejskich korytarzach transportowych do standardów europejskich. „Plan...” zakłada budowę około 500 km dróg krajowych – w tym odcinków dróg ekspresowych S7, S8, S17, obwodnic oraz wzmocnienia istniejących nawierzchni. Promienisty kształt podstawowego układu drogowego w regionie tworzony przez korytarze europejskie i ponadregionalne, będzie uzupełniony o system połączeń obwodowych zwiększających spójność przestrzeni województwa, w tym także - pierścień zewnętrzny Warszawy - stanowiąc fragment krajowego układu drogowego, rozprowadzający i łączący się jednocześnie z miejskim systemem komunikacyjnym stolicy. Tworzony będzie głównie przez drogi szybkiego ruchu, i są to planowane: Trasa Armii Krajowej - Trasa Mostu Północnego - Wschodnia Obwodnica Warszawy – Południowa Obwodnica Warszawy.
- Strategia Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku (z 2005 r.) - W celach strategicznych dokumentu znajdują się następujące odniesienia do przedmiotowej kwestii. Sprawny transport w mieście wymaga właściwej struktury systemu drogowego. Taką strukturę trzeba w Warszawie dopiero zbudować. Wymaga ona rozwinięcia układu dróg wyższych klas – dróg ekspresowych (S) oraz dróg głównych ruchu przyspieszonego (GP). Umożliwi to oddzielenie ruchu lokalnego od ruchu tranzytowego i ruchu osobowego od ruchu towarowego. Kluczowe znaczenie dla efektywności systemu drogowego Warszawy ma budowa systemu obwodnic, wprowadzenie Zintegrowanego Systemu Zarządzania Ruchem oraz wybudowanie nowych tras mostowych przez Wisłę. Znaczna część przejazdów, także przejazdy tranzytowe, odbywa się obecnie przez śródmieście a nawet ściśle centrum miasta. Sytuację tą zmieni wybudowanie obwodnic Śródmiejskiej i Miejskiej, które współpracować będą z Obwodnicą Ekspresową zapewniającą zewnętrzne powiązania Warszawy. Realizacja przez administrację centralną kompletnego układu ekspresowych tras obwodowych zapewni powiązanie Warszawy z Transeuropejskimi Korytarzami Transportowymi i pozwoli na sprawne wprowadzanie do miasta ruchu międzynarodowego, krajowego i regionalnego. Centrum Warszawy zostanie odciążone od ruchu tranzytowego dalszego zasięgu. Powstaną dodatkowe połączenia między dzielnicami Warszawy, omijające centrum. Na układ ekspresowych tras obwodowych będą składały się między innymi drogi ekspresowe S7, S8 i S17 (WOW). Modernizacja drogi krajowej nr 17 do parametrów drogi ekspresowej zapewni sprawne powiązanie Warszawy w kierunku południowo-wschodnim.
- Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy (z 2006 r., zmiany z 2010 r.) - We wnioskach ze „Studium...” znajdują się między innymi następujące odniesienia do kwestii potrzeby rozbudowy okoławarszawskiej infrastruktury drogowej. Analiza stanu elementów systemu transportowego, mających za zadanie powiązanie zewnętrzne Warszawy, prowadzi do następujących wniosków:
 - a. Niezbędne jest uzupełnienie układu drogowego i modernizacja istniejących odcinków tras o najwyższych klasach. Jest to szczególnie istotne w związku z doprowadzeniem autostrady A-2 do Konotopy. Realizacja układu dróg krajowych – ekspresowych przez GDDKiA daje możliwość ukształtowania w Warszawie układu tras obwodowych o bardzo wysokiej sprawności. Podstawowym problemem układu drogowego Warszawy jest brak ciągów obwodowych. Planowane od dawna obwodnice zrealizowano tylko częściowo. Większość podstawowych arterii, stanowiących kontynuację wlotów dróg międzynarodowych i krajowych, przebiega przez obszar śródmiejski. Brak obwodnic powoduje przeciążenie ruchem tras prowadzących do obszaru centralnego.
 - b. W celu realizacji powiązań z trasami zewnętrznymi przewiduje się realizację układu dróg wyższego rzędu (autostrad i dróg ekspresowych) bezpośrednio związanych z obszarem miasta. Do tych tras należy między innymi projektowana Wschodnia Obwodnica Warszawy (droga ekspresowa) do węzła „Zakręt” - wylot w kierunku Terespoła i Lublina.

- c. Budowa zaawansowanego układu drogowego umożliwi wytworzenie Obwodnicy Ekspresowej (Trasa AK - Toruńska – WOW na północnym-wschodzie, Trasa Mostu Południowego na południu), za pośrednictwem, której wyprowadzony będzie ruch z Warszawy na zewnątrz.

W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego Wesołej czy Sulejówka brak jest odniesienia do przedmiotowej kwestii. Należy jednocześnie zaznaczyć, że w MPZP gmin Halinów przez którą postulowany jest przebieg trasy również w dokumentacjach planistycznych nie wskazuje się lokalizacji drogi S-17. Zamawiający jak i Wykonawca projektu inwestycji zapewniają, że dołożą starań by inwestycja była w największym możliwym stopniu zgodna z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego. Pamiętać należy jednak, że zgodnie z art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn. zm. – tekst jedn.) przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej. Z przedmiotowej regulacji wynika, że decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej może być wydana niezależnie od tego, czy dany teren jest objęty planem miejscowym, zaś ustalenie lokalizacji drogi publicznej w tej decyzji może nastąpić niezależnie od zgodności z ustaleniami tego planu (por. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z dnia 17 września 2009 r., II SA/Wr 137/09).

Należy zaznaczyć, że Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Sulejówka z 2010 r. wskazuje na wariant „czerwony” budowy WOW. W realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia dokument ten upatruje przede wszystkim szansy na zwiększenie konkurencyjności i rozwoju miasta poprzez umożliwienie lokalizowania dużych firm (w tym tworzenie centrów transportowo-logistycznych) w okolicach przebiegu obwodnicy.

Ad. 2I) Przedmiotowy odcinek Wschodniej Obwodnicy Warszawy na terenie gminy Sulejówek w wariantach 3,4,6,7 przebiega na odcinku ok. 1km przez tereny leśne. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły (w zależności od wyboru wariantu przebiegu) zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Sulejówek oraz budowa na koszt Inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
3	55 - 66	<ol style="list-style-type: none">1. Wniosek o zmianę przebiegu WOW i wyznaczenie jej lokalizacji poza dzielnicą WESOŁA oraz miasto SULEJÓWEK. Poniżej argumentacja wniosku:2. Inwestycja ta przynosi mieszkańcom dzielnicy WESOŁA I SULEJÓWKA wyłącznie straty w każdym aspekcie życia.3. Nie jest to obwodnica, jak błędnie twierdzi GDDKiA, lecz trasa przelotowa łącząca korytarz transportowy LIZBONA-MOSKWA o prognozowanym natężeniu ruchu do 150 000 pojazdów na dobę z olbrzymim udziałem TIRÓW. W innych krajach obwodnice lokalizowane są poza miastem i nie pogarszają tak dramatycznie jakości życia mieszkańców.4. Nie jest to droga dla mieszkańców WESOŁEJ i SULEJÓWKA Nie dojedziemy nią tam gdzie chcemy, czyli do Centrum Warszawy, lecz do Marek, Zielonki lub do Lublina.5. Obwodnica poprowadzona przez WESOŁĄ i SULEJÓWEK nieodwracalnie zniszczy naszą dzielnicę, nasze zdrowie, nasze lasy i nasze mienie.6. GDDKiA uwzględnia jedynie swoje koszty inwestycji, a całkowicie pomija koszty, które poniesiemy my podczas wieloletniej budowy. Nastąpi zniszczenie infrastruktury lokalnej (drogi osiedlowe wodociągi gazociągi, linie energetyczne i baza rekreacyjna).7. Na tym etapie projektu możliwe jest zaprojektowanie inwestycji w innej lokalizacji pozbawionej wymienionych wcześniej mankamentów.

Ad. 1 Wniosek rozpatrzono negatywnie. Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 1a formularza wniosku nr 2.

Ad. 2 Każda inwestycja infrastrukturalna niesie ze sobą uciążliwości związane na początku z etapem budowy, a następnie z etapem eksploatacji. Biorąc jednak pod uwagę rozwój aglomeracji warszawskiej, należy jednocześnie rozważyć pozytywne strony budowy drogi szybkiego ruchu. Bez wątpienia należą do nich będzie zmniejszenie ruchu na Trakcie Brzeskim, który stanowi obecnie główny ciąg komunikacji samochodowej pomiędzy Wesołą i Sulejówkiem a Centrum Warszawy. Odciążona trasa przez samochody jadące z Lublina oraz Terespoła zapewni szybszy dojazd mieszkańców Wesołej do Centrum. Brak trasy szybkiego ruchu zamykającej pierścień obwodnicy Warszawy będzie powodowała dalszy paraliż komunikacyjny nie tylko na tym odcinku, ale też w całej Warszawie. Skutkować to może tym, że kierowcy zatłoczonego Traktu Brzeskiego będą się kierować na lokalne drogi również przechodzące przez Wesołą, czy Sulejówek. Należy przy tym zaznaczyć, że lokalne drogi będą ulegać szybszej degradacji, a brak odpowiednich urządzeń ochrony środowiska będzie powodować zagrożenie dla środowiska. Takie sytuacje będą powodować również zagrożenie zdrowia i życia mieszkańców, gdyż lokalne drogi nie są wygradzone, zatem ryzyko wypadków jest większe. Wzrost ruchu na drogach jest nieunikniony w związku z ekspresowym tempem rozwoju dzielnic Warszawy oraz miejscowości podwarszawskich, co gwarantuje w przyszłości zwiększenie ruchu na ciągu komunikacyjnym prowadzącym ze wschodu i południowego-wschodu do Warszawy.

Ad. 3 Według sporządzonych prognoz ruchu dobowe natężenie na trasie w roku 2035 będzie się wahało w zależności od odcinka między 97 190 a 72 700 pojazdów. Wszystkie elementy zarówno infrastruktury technicznej (ilość pasów ruchu, kształt i rodzaj węzłów drogowych) jak również zabezpieczenia ekologiczne zostały zaprojektowane przy uwzględnieniu prognozowanych potoków ruchu. Zestawienie poniżej przedstawia potoki ruchu na odcinku Rembertów -Wesoła oraz Wesoła Zakręt dla roku 2020 czyli dla roku planowanego oddania inwestycji do użytku publicznego oraz dla roku 2035, czyli w 15 lat po oddaniu inwestycji do użytkowania. Tabele przedstawiają również udział poszczególnych grup samochodów jakie będą użytkowały ten odcinek oraz rozkład natężenia ruchu na dzień i noc.

ROK 2020		Natężenie ruchu (poj/dobę)			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	48192	37672	3808	6712	
	100,0%	78,2%	7,9%	13,9%	
Wesoła - Zakręt	46080	35728	3696	6656	
	100,0%	77,5%	8,0%	14,4%	
ROK 2020		Natężenie ruchu dzień (poj/16h) 6.00-22.00			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	43979	35073	3416	5490	
Wesoła - Zakręt	42023	33263	3315	5445	
ROK 2020		Natężenie ruchu noc (poj/8h) 22.00-6.00			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	4213	2599	392	1222	
Wesoła - Zakręt	4057	2465	381	1211	

ROK 2035		Natężenie ruchu (poj/dobę)			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	73440	59031	4338	10071	
	100,0%	80,4%	5,9%	13,7%	
Wesoła - Zakręt	72702	58410	4230	10062	
	100,0%	80,3%	5,8%	13,8%	
ROK 2035		Natężenie ruchu dzień (poj/16h) 6.00-22.00			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe	
Rembertów - Wesoła	67087	54958	3891	8238	

Wesoła - Zakręt	66405	54380	3794	8231
ROK 2035	Natężenie ruchu noc (poj/8h) 22.00-6.00			
Odcinek	suma	osobowe	dostawcze	ciężarowe
Rembertów - Wesoła	6353	4073	447	1833
Wesoła - Zakręt	6297	4030	436	1831

Ad. 4 Droga ekspresowa jest drogą o wysokiej klasie technicznej oraz ograniczonej dostępności. Jej zadaniem nie jest obsługa terenów przyległych a usprawnienie funkcjonowania transportu w rejonie Warszawy i okolic poprzez zamknięcie od wschodu Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej i odciążenie centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. Nie mniej jednak budowa drogi wpłynie bardzo korzystnie na poprawę warunków ruchu poprzez zmniejszenie natężenia pojazdów na drogach zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie, co będzie skutkowało możliwością szybszego i bezpieczniejszego dotarcia do centrum Warszawy.

Ad. 5 Wytyczenie trasy szybkiego ruchu przez tereny zwartej zabudowy ingeruje znacząco w istniejące zagospodarowanie terenu. Na etapie budowy oprócz pasa przeznaczanego pod budowę drogi, zajętości terenu wymagają bazy sprzętów oraz materiałów budowlanych. Z etapem realizacji inwestycji wiąże się wzmożony ruch samochodów ciężarowych na drogach lokalnych dostarczających materiały do budowy drogi. Po oddaniu trasy do użytku publicznego zajętość terenu będzie się ograniczała do linii rozgraniczających trasę. W ich obrębie zlokalizowane będą jezdnie, nasypy, rowy, zbiorniki, obiekty inżynierskie, drogi serwisowe, drogi dojazdowe, urządzenia ochrony środowiska. Na obecnym, wczesnym etapie projektowania zakłada się maksymalną, możliwą zajętość terenu w związku z koniecznością zabezpieczenia terenu jaki należy objąć decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Obecnie analizowany zakres inwestycji na odcinku trasy przebiegającym przez dzielnicę Wesoła wynosi ok. 100 - 120m. W miejscach gdzie planowane są zbiorniki lub na projektowanym węźle pas jest szerszy i wynosi ok 170 m. Ostateczne linie rozgraniczające zostaną ustalone na dalszych etapach projektowych. Projektowane warianty trasy zostały wytyczone w sposób maksymalnie ograniczający ingerencję w mienie mieszkańców, dlatego w większości zostały wyznaczone przez tereny leśne. W celu określenia wpływu jaki na mieszkańców i ich środowisko życia będzie miała projektowana droga opracowywany jest raport o oddziaływaniu na środowisko (OOS). Zadaniem dokumentu jest wskazanie potencjalnych zagrożeń i utrudnień jakie mogą się pojawić zarówno na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji inwestycji. Raport analizuje zagrożenia dla wszystkich analizowanych wariantów. W raporcie wskazane są również środki minimalizujące oddziaływanie drogi w trakcie jej realizacji jak też na etapie eksploatacji. Wytyczne wskazane w raporcie powinny być uwzględnione w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która jest załącznikiem do wniosku o pozwolenie na realizację inwestycji drogowej. Decyzja wraz z jej postanowieniami jest dokumentem, którego zapisy muszą być obligatoryjnie przestrzegane przez wykonawców prac budowlanych, a następnie na etapie eksploatacji przez zarządcę drogi. Wpływ inwestycji na każdy komponent środowiska określane jest przy uwzględnieniu prognozowanych potoków ruchu. Określone są m.in. rozkłady przestrzenno-czasowe stężeń zanieczyszczeń w powietrzu, wielkości emisji do powietrza, zasięgi hałasu, stężenie zanieczyszczeń wód. Przeanalizowane zostały ponadto dokumentacje i opracowania archiwalne dotyczące wód podziemnych. Na podstawie wszystkich zebranych informacji określono zagrożenia oraz wskazano środki minimalizujące tj. sposoby zabezpieczeń, które należy zrealizować, aby uciążliwości dla mieszkańców były w znacznym stopniu ograniczone.

Ad. 6 Usunięcie wszelkich zniszczeń w zakresie istniejącej infrastruktury drogowej spowodowane robotami budowlanymi dotyczącymi Wschodniej Obwodnicy Warszawy będzie obowiązkiem i kosztem przyszłego wykonawcy robót budowlanych. Przebudowa infrastruktury technicznej i rekreacyjnej kolidującej z przebiegiem trasy ekspresowej jest obowiązkiem Inwestora i jest zawsze wykonywana na jego koszt.

Ad. 7 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania oś drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówkę.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
4	67 - 69	<p>1. Obecny na spotkaniu specjalista od spraw hydrogeologii jako wielką zaletę projektu wskazywał duże bezpieczeństwo w zakresie ochrony wody dla Sulejówka ze względu na znaczna odległość planowanej obwodnicy od pośrednich ujęć wody. Odległość ta w wariantcie oznaczonym, jako zielony - według opinii specjalisty - wynosi ok. 100 m, a w wariantcie oznaczonym, jako czerwony - ok. 200 m. Zapytany o odległość od bezpośrednich ujęć wody, specjalista NIE BYŁ W STANIE WSKAZAĆ ICH NA MAPIE. A gdy okazało się, że ich odległość od planowanej w wariantcie zielonym obwodnicy wynosi ok. 20 m. stwierdził, iż przecież wymagana prawem strefa ochronna bezpośrednich ujęć wody wynosi 10 m.</p> <p>2. Zarzut w stosunku do przedstawionego projektu:</p> <p>a) Brak wiedzy po stronie przedstawicieli projektanta/GDDKiA o położeniu ujęć wody (lub ignorowanie wniosków z tej wiedzy płynących),</p> <p>b) Wskazywanie na bezpieczeństwo wody ze względu na odległość od ujęć pośrednich, przy pomijaniu znacznie mniejszej odległości od ujęć bezpośrednich,</p> <p>c) Uznanie, iż skoro prawo określa strefę ochronną ujęć bezpośrednich, jako 10 m, to tuż za tą strefą można zlokalizować inwestycję znacznie przekraczającą standardową uciążliwość dla środowiska i stanowiącą potężne ryzyko dla czystości wody;</p> <p>d) Budowa obwodnicy w planowanych wariantach spowoduje zatrucie wód podskórnych i gruntowych</p> <p>e) Z powodu szybkiego wnikania w glebę aktywnych cząstek emisji zanieczyszczeń: trującego tlenu azotu, rakotwórczego benzenu, środków chemicznych od odlodzenia i odśnieżania, pyłu zawieszonego spadającego w postaci kwaśnych deszczy, smogów fotochemicznych, co doprowadzi do zatrucia wód podziemnych w wyniku przenikania w ziemię bardzo aktywnych nanocząsteczek związków węgla, między innymi węglowodorów aromatycznych, które bardzo dobrze rozpuszczają się w wodzie; obecność tych związków zdyskwalifikuje wodę, jako pitną.</p> <p>3. Powyższe wskazuje na to, iż proponowane warianty, zwłaszcza wariant zielony, zostały przygotowane z kompletnym pominięciem aspektu ochrony zaopatrzenia w wodę dla Sulejówka.</p> <p>4. Obecny na spotkaniu przedstawiciel GDDKiA na pytanie, dlaczego spośród wariantów rozważanych w poprzednim postępowaniu, wybrano dwa obecnie proponowane, wskazał, iż warianty te przewiduje studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Warszawy. Na pytanie czy przewiduje je również analogiczne studium dla Sulejówka, odparł, że w związku z tzw. Specustawą GDDKiA nie jest związana postanowieniami dokumentów planistycznych.</p> <p>5. Zarzut w stosunku do przedstawionego projektu:</p> <p>a) Proponowane warianty NIE uwzględniają dokumentów planistycznych, ale powołują się na nie dla zaciemnienia stanu faktycznego;</p> <p>b) Według dokumentów planistycznych przewidywany od dziesięcioleci projekt drogi miał zblizony przebieg do obecnie proponowanego wariantu czerwonego; tymczasem projektant lansuje obecnie wariant zielony, jako najtańszy, a lansowanie to znalazło wyraz również w manipulacyjnym oznaczeniu obu wariantów (zielony — jak zielone światło, przyjazny środowisku, czerwony — jak światło czerwone, oznaczenie niebezpieczeństwa);</p> <p>c) Nawet, jeśli obecnie obowiązujące prawo pozwala GDDKiA lekceważyć wcześniejsze i obecne dokumenty planistyczne, w przypadku, gdy proponuje się lokalizację niezmiernie zblizoną do przedstawianej przez dziesięciolecia w dokumentach planistycznych, elementarne poszanowanie zasady zaufania obywateli do państwa i ochrony działających w dobrej wierze, nakazuje, aby przede wszystkim uwzględniony był interes tych, którzy nabywali nieruchomości w oddaleniu od planowanego przebiegu drogi przed tymi, którzy podjęli ryzyko nabycia nieruchomości w pobliżu planowanej drogi;</p> <p>d) Brak jest (i na spotkaniu GDDKiA nie było w stanie ich wskazać) jakichkolwiek przesłanek, dla których rozważane mogą, być jedynie warianty biegnące de facto przez miasto; fakt, że taki przebieg planowany był 30-40 lat wcześniej, kiedy to miejsce planowanej drogi znajdowało się w ZNACZNEJ odległości od miasta, nie oznacza, iż projektów nie można zmienić (jak sama nazwa wskazuje obwodnica</p>

		<p>powinna znajdować się POZA miastem, a nie w jego środku); rażącym lekceważeniem mieszkańców jest nieuwzględnienie proponowanego w poprzednim postępowaniu wariantu tzw. „samorządowego”, który w znacznej mierze biegnie przez poligon gospodarowany i zanieczyszczony przez dziesięciolecia przez wojska radzieckie; a na kpinę zakrawa uzasadnienie, iż wariant samorządowy nie może być rozpatrywany, gdyż nie było go i nie ma go w dokumentach planistycznych, podczas, gdy równocześnie lansuje się wariant zielony, którego również w dokumentach planistycznych nie było i nie ma.</p> <p>e) Skandalem jest, iż GDDKiA wydaje publiczne pieniądze na sporządzenie projektów, które są powtórzeniem projektów uprzednio sporządzonych, które w toku postępowań administracyjnych zostały negatywnie zweryfikowane.</p> <p>6. Ze względów przedstawionych powyżej wnioski o odrzucenie obydwu proponowanych rozwiązań i ponowne sporządzenie projektu z uwzględnieniem, jako jednego z wariantów wariantu określonego w poprzednim postępowaniu, jako "samorządowy"</p> <p>7. Ewentualnie odrzucenie wariantu zielonego z uwagi na zagrożenie dla zaopatrzenia Sulejówka w wodę oraz z uwagi na ochronę osób działających w zaufaniu do państwowych dokumentów planistycznych.</p>
--	--	---

Ad. 1, 2, 3 i 7 Wyjaśnienia dotyczące warunków hydrogeologicznych w rejonie ujęć wraz z mapką obrazującą strefy ochrony pośredniej przedstawiono powyżej w odpowiedzi na pkt 4 formularza wniosku nr 1 oraz pkt 2e), f) i k) formularza wniosku nr 2.

Ad. 4 Przebieg według wariantu zielonego na terenie przejścia przez dzielnicę Wesola oraz miasto Sulejówek nie jest przewidziany w MPZP ani, niemniej jednak zgodnie z art. 11i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn. zm. – tekst jedn.) nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Co za tym idzie brak korytarza pod projektowaną trasę w dokumentach planistycznych dzielnicy, miasta czy województwa nie stanowi okoliczności wykluczających proponowany przebieg. Natomiast obecność trasy w dokumentach planistycznych dotyczących danego obszaru administracyjnego jest elementem niewątpliwie pożądanym, ale nie jest niezbędne do realizacji inwestycji. W tym przypadku zagadnienie to stanowić będzie jeden z aspektów brany pod uwagę przy ocenie wariantów w analizie wielokryterialnej.

Ad. 5a) i c) Przebieg według wariantu zielonego na terenie przejścia przez dzielnicę Wesola oraz miasto Sulejówek nie jest przewidziany w MPZP, niemniej jednak zgodnie z art. 11 i ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2008 r. Nr 193, poz. 1194 z późn. zm. – tekst jedn.) nie ma obowiązku stosowania przepisów o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Co za tym idzie brak korytarza pod projektowaną trasę w dokumentach planistycznych dzielnicy, miasta czy województwa nie stanowi okoliczności wykluczających proponowany przebieg. Szczegółowe wyjaśnienia odnośnie uwarunkowań planistycznych przedstawiono powyżej w odpowiedzi na pkt 2j formularza wniosku nr 2.

Ad. 5b Na danym etapie opracowań projektowych projektant nie „lansuje” żadnego z zaproponowanych wariantów przebiegu, traktując wszystkie jako warianty równoważnie podlegające analizie wielokryterialnej. Składnik takiej analizy stanowią wnioski ze spotkań informacyjnych z mieszkańcami terenów leżących w bezpośrednim sąsiedztwie planowanych przebiegów, jak również wiele innych aspektów w tym koszty. Kolorystyka wariantów jest całkowicie przypadkowa.

Ad. 5d Wyjaśnienia jak powyżej w odpowiedzi na pkt 1c formularza wniosku nr 2

Ad. 5e GDDKiA podczas całego okresu trwania prac projektowych dotyczących ww. tematu wielokrotnie podejmowała kroki mające na celu minimalizację konfliktów społecznych czego potwierdzeniem jest włączenie do opracowania przebiegu trasy WOW wariantu omijającego dzielnicę Wesola oraz miasto Sulejówek i prowadzenie jej przez Poligon oraz Halinów. Należy przy tym podkreślić, że analizy wielokryterialne wykazały, że nowy, dłuższy o 9 km wariant jest znacznie gorszym rozwiązaniem zarówno pod względem środowiskowym jak również technicznym i społecznym. Dodatkowo potwierdzeniem, że głos mieszkańców nie jest Inwestorowi obojętny było zwrócenie się przez niego w roku 2011 z wnioskiem do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o wygaszenie decyzji środowiskowej na odcinku węzeł Drewnica – węzeł Zakręt między innymi ze względu na konflikty społeczne mieszkańców osiedla Grzybowa oraz rozpoczęcie na tym terenie prac projektowych mających na celu taką korektę trasy, która pozwoli na oddalenie jej przebiegu od zwartej zabudowy osiedla.

Ad. 6 Wniosek rozpatrzono negatywnie. Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania oś drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesola oraz miasto Sulejówek. Na obecnym etapie nie ma możliwości ani zasadności powrotu do analizy wariantu przebiegającego przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km, co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną), wydanie decyzji środowiskowej oraz zaawansowany etap prac projektowych dotyczących węzła Zakręt w jego prezentowanym kształcie i lokalizacji.

Ad. 7 Aspekty dotyczące ochrony wód oraz kwestii planistycznych będą brane pod uwagę w analizie wielokryterialnej, na podstawie której zostanie wybrany wariant najkorzystniejszy.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
5	70	<p>1. Od kilkunastu lat Polski Klub Ekologiczny Koło Sulejówek działa na rzecz ochrony źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi zlokalizowanych w rejonie Szkopówki GZW 222 (gdzie występuje wyjątkowo dobrej jakości woda).</p> <p>2. Teren ten charakteryzuje występowanie okien hydrogeologicznych grożących zwiększeniem zanieczyszczeń wód podziemnych zbiornika 222. Sprawa ochrony ujęć dla Sulejówka była przedmiotem merytorycznej dyskusji w czasie spotkań z ekspertami m.in. z PIG (prof. B. Paczyński, A. Drągowski, A. Szczepański). Powstały opracowania naukowe i branżowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Projekt Strefy Ochronnej Ujęcia - Wody dla Sulejówka z dn. 20.05.1994r opracowany przez Hydroprojekt Warszawa ul. Dubois 9. -Analiza Hydrogeologiczna dotycząca możliwości rozbudowy ujęcia komunalnego w Sulejówku w kierunku zachodnim opracowana przez GEOSYSTEM Wiesław Opęchowski z października 2005 r. - Ocena wzrostu emisji wybranych zanieczyszczeń organicznych przez pojazdy w związku z planowaną budową odcinka drogi ekspresowej W2 (Wesola — Sulejówek) opracowanie prof. dr hab. Maria Łebkowska, Wydz. Inżynierii Środowiska, P.W., z dn. 20.10.2005 r. - Uwagi do raportu o oddziaływaniu na środowisko sporządzonego przez firmę Profil dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad — O/Warszawa opracowane przez prof. dr hab. Marię Łebkowską oraz mgr inż. Stefana Malesińskiego — hydrogeologa. - Opinia o przebiegu wschodniej obwodnicy Warszawy od węzła „Marki” do węzła „Zakręt” wg. wariantu W 2 opracowana przez prof. dr hab. Marię Łebkowską i Dyrektora Instytutu Systemów Inżynierii Środowiska dr Tomasza Słomczyńskiego z dn. 14.05.2007r. - Opinia o raporcie o oddziaływaniu na środowisko — budowa wschodniej obwodnicy Warszawy opracowana przez dr inż. Z. M. Karaczuna z Katedry Ochrony Środowiska SGGW z dn. 11.01.2006r. - Ocena projektów przebiegu wschodniej obwodnicy Warszawy przez teren dzielnicy Wesola i oddziaływanie proponowanych wariantów na stosunki wodne - opracowanie prof. dr hab. inż. Andrzeja Szczepańskiego, Zakład Hydrogeologii i Geologii Inżynierskiej AGH - Kraków, z dn. 20.08.2007. <p>3. Z powyższych opracowań wynika, że przebieg wschodniej obwodnicy zgodnie z przedstawionym wariantem (nazwanym 8) stanowi zagrożenie dla wód. Uniemożliwi budowę nowych studni planowanych na terenie Szkopówki w związku z rozbudową miasta. Wnioskodawca zwraca się z propozycją rozważenia innego, nowego przebiegu WOW z pominięciem terenu Sulejówka i Wesolej.</p>

Ad. 1 i 2 Analizy i opinie wymienione przez wnioskodawcę były przeanalizowane.

Szczegółowe wyjaśnienia dotyczące uwarunkowań hydrogeologicznych zostały przedstawione powyżej w odpowiedzi na pkt 2e),f).k) do formularza wniosku nr 2 oraz pkt 4 do formularza wniosku nr 1. Jednocześnie należy podkreślić, że Biuro projektowe przeanalizowało obiektywnie wszystkie dostępne opracowania. m.in. opinię Polgeol z 2004 roku, o której wnioskodawca nie wspomina, a która jednoznacznie wskazuje zasięg

występowania okna hydrogeologicznego poparty wierceniami oraz wskazuje faktyczne zagrożenia wód ujęcia na terenie Szkopówki. Dodatkowo Firma Jacobs oparła swoje wnioski dotyczące uwarunkowań hydrogeologicznych na dokumentacji hydrogeologicznej sporządzonej w 2011 r. dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Ad. 3 Kwestia przebiegu trasy w wariantcie zielonym przez działkę przeznaczoną pod rozbudowę ujęcia została poruszona powyżej w odpowiedzi na pkt 4 do formularza wniosku nr 1

Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnicy Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania oś drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek. Na obecnym etapie nie ma możliwości ani zasadności powrotu do analizy wariantu przebiegającego przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km, co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną), wydanie decyzji środowiskowej oraz zaawansowany etap prac projektowych dotyczących węzła Zakręt w jego prezentowanym kształcie i lokalizacji.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
6	71 - 94	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wnioskodawca zdecydowanie odrzuca zaproponowane warianty realizacji WOW tzn. wariant zielony, ale także czerwony. 2. Obydwa warianty przebiegają zbyt blisko najładniejszej części Sulejówka oraz zagrażają ujęciom wody podziemnej. 3. Potrzebę budowy WOW Wnioskodawca rozumie i popiera jej budowę, dlatego prosi o zaproponowanie innych alternatywnych wariantów przebiegających np. przez poligon, pozwalających na połączenie dróg S-17 i S-8 niekoniecznie przez węzeł Zakręt, przesuniętego ok 4 km w kierunku wschodnim. 4. Mieszkańcy Sulejówka czekają na nową koncepcję, która uchroni ich historyczne miasto i spodziewają się przeprowadzenia ponownych konsultacji społecznych.

Ad. 1 Stanowisko zostanie ujęte w statystyce wniosków.

Ad. 2 Szczegółowe wyjaśnienia dotyczące uwarunkowań hydrogeologicznych zostały przedstawione powyżej w odpowiedzi na pkt 2e),f).k) do formularza wniosku nr 2 oraz pkt 4 do formularza wniosku nr 1.

Ad. 3 Wniosek rozpatrzono **negatywnie**. Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnicy Warszawy ma określony ściśle początek i koniec opracowania. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa, koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania oś drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek. Na obecnym etapie nie ma możliwości ani zasadności powrotu do analizy wariantu przebiegającego przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km, co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną), wydanie decyzji środowiskowej oraz zaawansowany etap prac projektowych dotyczących węzła Zakręt w jego prezentowanym kształcie i lokalizacji.

Ad. 4 Na tym etapie opracowań projektowych nie przewiduje się ponownych spotkań informacyjnych z mieszkańcami obszarów położonych w sąsiedztwie inwestycji. Wnioskowane informacje w większości zostały przedstawione we wcześniejszych odpowiedziach do wniosków. Ponadto po wystąpieniu GDDKiA z wnioskiem o wydanie decyzji środowiskowej, w ramach postępowania administracyjnego prowadzonego przez Regionalną Dyрекcyję Ochrony Środowiska, będą przeprowadzone konsultacje społeczne, w ramach których organ może podjąć decyzję o przeprowadzeniu rozprawy administracyjnej, na której zostaną zaprezentowane wszystkie rozpatrywane warianty przebiegu trasy wraz z raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. W ramach raportu zostaną przeanalizowane warunki środowiskowe, będące

przedmiotem wniosku oraz rozwiązania uwzględniające zabezpieczenia terenów przyległych przed uciążliwościami spowodowanymi oddziaływaniem drogi ekspresowej.

Szczegóły dotyczące procesu konsultacji społecznych na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedstawiono w odpowiedzi na pkt 1a) i 1b) do formularza wniosku nr 73 w Wesolej..

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
7	95 - 99	<p>1. Wniosek o zaniechanie rozpatrywania wariantów 3,4,6,7 na odcinku końcowym (Sulejówce) oznaczonym kolorem zielonym.</p> <p>2. Uzasadnienie: brak analizy hydrogeologicznej obszaru GZWP-222 nie pozwala na wiarygodne w pełni udokumentowane odrzucenie propozycji przebiegu drogi ekspresowej S-17 j.w.</p> <p>3. Realizacja tej inwestycji z pewnością spowoduje:</p> <p>a) Wzrost skażenia wód podziemnych w szczególności o takie związki emitowane ze spalinami pojazdów mechanicznych jak: etalany, dioksany, alfa-benzopireny, cyjaniany, fosgen, siarczki, metale ciężkie. Zagrożenie zwiększa występowanie okna hydrogeologicznego na znacznej części obszaru zasilania ujęć wodnych Sulejówka (Szkopówka).</p> <p>b) Zarzucenie planów rozbudowy ujęć wody w kierunku zachodnim w bezpośrednie sąsiedztwo drogi ekspresowej. Brak rozsądnej alternatywy.</p> <p>c) Faza budowy przyniesie dalszą degradację ilościową skromnych zasobów eksploatacyjnych wód podziemnych Szkopówki, na co wskazuje opracowanie GEOSYSTEM'u (obniżenie się poziomu wód gruntowych średnio o 0,5 m rocznie).</p> <p>4. Z uwagi na powyższe z pełnym przekonaniem protestuję przeciwko budowie drogi S-17 przez teren Szkopówki, szczególnie przyjętym wstępnie sposobem usuwania wód opadowych (stawy infiltracyjne - toż to wpędzanie zanieczyszczeń do wodonośca).</p>

Ad. 1 Stanowisko zostanie ujęte w statystyce wniosków.

Ad. 2, 3 a),b) Analiza została wykonana Wyjaśnienia dotyczące uwarunkowań hydrogeologicznych jak też zabezpieczeń wód zostały przedstawione w odpowiedzi na pkt 4 formularza wniosku nr 1 oraz pkt 2e),f) i k) w formularzu wniosku nr 2

Ad. 3 c)

Wnioskodawca nie wskazał konkretnego opracowania Geosystemu. Domyślić się należy natomiast, że uwaga dotyczy opracowania z 2005 dotyczącego możliwości rozbudowy ujęcia w Szkopówce. w ramach wyjaśnienia fragment dotyczący wahań wód w rozdziale 3 opisującym możliwości rozbudowy ujęcia w kierunku zachodnim: *”Przepływ wód podziemnych następuje ze wschodu na zachód(do Wisły).Strumień wód podziemnych formowany dopływem lateralnym(ze wschodu) oraz zasilaniem infiltracyjnym (głównie na obszarze okna hydrogeologicznego (...)) Jest częściowo przechwytywany dotychczasowym poborem wód na terenie wschodnim ujęcia. Pobór ten powoduje deformację strumienia, np. piezometr P2/2 wskazuje na ok. 1 metrowe obniżenie stanów wód. Piezometr 1/2 wyraźnie odzwierciedla rytmikę poboru wód(wahania stanów wód przy pompie pracującej i wyłączonej wynoszą ok. 0,5 metra) jak wskazano rozdziale 2 zagadnienie to powinno być przedmiotem oddzielnej analizy; może ono wpływać na planowanie wielkości poboru wód na terenie tak wschodnim jak i zachodnim ujęcia.”* W rozdziale 2 natomiast Autor wskazuje że *” Wyniki dotychczasowego monitoringu stanów wód stanowią istotny materiał badawczy dla oceny dotychczasowej eksploatacji ujęcia i mogą wskazywać na: a) znaczące zasilanie infiltracyjne opadów atmosferycznych w formowaniu eksploatowanego zasobu wód ;b) tendencję szczyptywania zasobów wód, w warunkach gdy ujęcie dotychczas eksploatowane jest w wielkości zaledwie około 1/3 zasobów eksploatacyjnych(...) Zdaniem autora „ Wymagane jest sporządzenie oceny stanu zasobów eksploatacyjnych i warunków ochrony terenu wschodniego ujęcia (wnikliwa interpretacja pomiarów stanów wód, monitoring jakościowy wód”.*

Na podstawie powyższych informacji nie należy wnioskować, że poziom wody gruntowej obniża się o 0,5 m rocznie.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że na tym odcinku trasy nie planuje się wykonywania głębokich wykopów, które mogłyby zmienić stosunki wodne panujące na tym terenie.

Ad. 4

Stanowisko wnioskodawcy zostanie wzięte pod uwagę w statystyce wniosków. Wyjaśnienia dotyczące zabezpieczeń wód podziemnych przedstawiono w odpowiedzi na pkt 4 formularza wniosku nr 1.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
8	100 - 102	<p>1. Stanowczy sprzeciw realizacji inwestycji wg wariantów oznaczonych numerami 3, 4, 6 i 7 (zgodnie z planem orientacyjnym firmy JACOBS nr rys D-01 styczeń 2013 r.) na odcinku przebiegającym od węzła "Zakręt" wzdłuż ul. Niemcewicza do węzła "Rembertów".</p> <p>2. Uzasadnienie wniosku: Przebieg WOW na ww. odcinku pokrywa się z analizowanym kilka lat temu wariantem W-2, który nigdy nie uzyskał akceptacji społecznej, a w analizie wielokryterialnej, został oceniony gorzej od war alternatywnych, w tym budzącego również liczne sprzeciwy war WIIIA, pokrywającego się z przebiegiem obecnie rozważanych war nr 1, 2, 5 i 8.</p> <p>a) Proponowane rozwiązania techniczne ww. wariantu polegające na wyniesieniu drogi S-17 na estakadę ponad ul I Praskiego Pułku zamiast planowanego wcześniej wykopu i tunelu drastycznie zwiększą poziom hałasu w kilkuset budynkach mieszkalnych zlokalizowanych w os Groszówka, Centrum, Wola Grzybowska, ul. Godebskiego oraz os Szkopówka (Sulejówek) jak również w położonym przy trasie szpitalu. Ponieważ w zakresie zabudowy mieszkalnej narażonej na hałas i konieczności budowy ekranów akustycznych omawiany wariant był oceniany uprzednio niżej lub na równi z alternatywnymi war, obecnie proponowane rozwiązania całkowicie ten wariant dyskwalifikują.</p> <p>b) Wariant ten jest najgorszym z możliwych w zakresie wpływu na ujęcia komunalne wody dla Wesolej (ujęcie w os Centrum) i Sulejówka (ujęcie i strefa ochr wód na Szkopówce).</p> <p>c) Wariant ten jest niezgodny z planami zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>3. Rezygnacja z węzła komunikacyjnego "Wesoła" nie tylko nie rozwiąże problemów komunikacyjnych mieszkańców Wesołej ale spowoduje dodatkowe obciążenie ruchem ulic I Praskiego Pułku i Okuniewskiej w rejonie przejazdu kolejowego, przez potok pojazdów dojeżdżających do węzła "Rembertów". Ulice te już obecnie w godzinach szczytu są przeciążone.</p>

Ad.1 Wniosek rozpatrzony **negatywnie**. Wariant zielony jest wariantem alternatywnym i równoważnym dla proponowanego wariantu czerwonego przebiegu WOW. Wybór konkretnego przebiegu drogi ekspresowej jest przedmiotem analizy wielokryterialnej. Ostateczny przebieg będzie wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. 2a) Tereny mieszkalne narażone na ponadnormatywne oddziaływanie zostaną ochronione poprzez ekrany akustyczne w taki sposób, że standardy, jakości środowiska poza pasem drogowym Wschodniej Obwodnicy Warszawy zostaną zachowane. Budowa tunelu w wariantcie zielonym mogłaby spowodować naruszenie stosunków wodnych w pobliżu ujęć, dlatego optymalnym rozwiązaniem na tym terenie jest poprowadzenie trasy po terenie lub na nasypie. Taka konstrukcja drogi w najmniejszym stopniu zagraża ujęciom w Wesołej oraz w Sulejówku. Budowa tuneli zwiększyłaby ilość obszarów narażonych zarówno na krótkotrwałe jak i długotrwałe zaburzenia przepływu wód podziemnych. Analizy akustyczne wskazują, że ponadnormatywne przekroczenia wzdłuż wariantu zielonego dotyczą zabudowy po zachodniej i w mniejszym stopniu wschodniej stronie projektowanej drogi. W tym wypadku planowane są tutaj ekrany, które zminimalizują uciążliwości wywołane zwiększonym natężeniem ruchu.

Biorąc pod uwagę powyższe, zaproponowane rozwiązania nie znajdują racjonalnego uzasadnienia. Szczegółowe analizy w zakresie oddziaływania akustycznego planowanej drogi i zakładanych zabezpieczeń zostaną przedstawione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Parametry ekranów (długość, wysokość) zostały dobrane tak, aby na tym terenie były zachowane standardy jakości środowiska, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012.

Ad. 2b) Wyjaśnienia dotyczące uwarunkowań hydrogeologicznych jak też zabezpieczeń wód zostały przedstawione w odpowiedzi na pkt 4 formularza wniosku nr 1 oraz pkt 2e),f) i k) w formularzu wniosku nr 2

Ad. 2c) Wyjaśnienia jak w odpowiedzi do pkt 2j formularza wniosku nr 2.

Ad. 3 W miejscu przecięcia WOW z ul. 1-go Praskiego Pułku w wariantcie zielonym nie zaproponowano dodatkowego węzła z uwagi na ograniczenia terenowe (zwarta zabudowa mieszkaniowa wzdłuż ulicy Niemcewicza oraz 1-go Praskiego Pułku). Budowa węzła wiązała by się z koniecznością wyburzeń i wywłaszczeń oraz dużym protestem społecznym. W przypadku wyboru przebiegu S-17 według wariantu 3, 4, 6 lub 7 mieszkańcy terenów przyległych będą mogli wjechać lub zjechać z drogi ekspresowej w węzle Rembertów lub węzle Zakręt oddalonych od siebie około 5 km. Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW, co wskazuje na fakt, że pojawienie się tej trasy w sposób zasadniczy odciążą lokalny układ komunikacyjny. Dodatkowo deklarowane przez zarządców tych dróg zamierzenia inwestycyjne mające na celu ich rozbudowę oraz plany PKP dotyczące odkolizyjnienia przejazdu kolejowego w rejonie przecięcia z ul. 1-go Praskiego Pułku pozwalają stwierdzić, że warunki ruchu na istniejących ciągach drogowych będą zadowalające.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
9	103 - 113	<p>1. Wnioskodawca nie zgadza się na przebieg drogi S-17 przez Wesołą i Sulejówek w żadnym z przedstawionych na zebraniu 18.02.2013 r. wariantów (zielony i czerwony).</p> <p>2. Uzasadnienie: Idea poprowadzenia drogi szybkiego ruchu, o 6 pasach i natężeniu ok. 80 tys. Samochodów na dobę, przez środek dzielnicy Wesoła i częściowo przez miasto Sulejówek uważam za kuriozalną. To jakiś szalony pomysł inwestora.</p> <p>a) Obecnie na całym świecie dąży się do wyprowadzenia ruchu samochodów poza miasta poprzez budowanie obwodnic. W przypadku Wesołej i Sulejówka jest odwrotnie. Tysiące samochodów wprowadza się do miasta.</p> <p>b) Ta droga to śmierć dla Wesołej i ogromne kłopoty dla Sulejówka. Chodzi mi przede wszystkim o ujęcia wody pitnej dla miasta Sulejówek, które znajdują się bardzo blisko planowanej S-17.</p> <p>3. Wnioskodawca żąda przedstawienia takiego wariantu przebiegu trasy S-17, który omijałby Wesołą i Sulejówek.</p>

Ad. 1 Stanowisko zostanie ujęte w statystyce wniosków.

Ad. 2 a)

Obwodnica to droga biegnąca dookoła miasta lub śródmieścia, której zadaniem jest odciążenie ruchu w mieście i ułatwienie przejazdu. Trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy stanowi element Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Wybudowanie WOW pozwoli na zamknięcie od wschodu całego jej przebiegu, a co za tym idzie odciążą centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. W związku z powyższym funkcja WOW całkowicie wpisuje się w ogólnie przyjętą definicję obwodnicy, jak również jest rozwiązaniem stosowanym w wielu miastach europejskich, np. Paryż, Madryt.

Prognoza ruchu sporządzona dla roku 2035 wskazuje w wariantcie bezinwestycyjnym wzrost natężenia ruchu na DW 638 i DW 637 o ponad 2000 pojazdów na dobę, w porównaniu do wariantu przewidującego realizację WOW. Dodatkową korzyścią dla mieszkańców terenów położonych w otoczeniu planowanej inwestycji będzie możliwość szybkiego włączenia się do drogi ekspresowej poprzez 2 lub 3 węzły (w zależności od wyboru wariantu przebiegu) zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie miasta Sulejówek oraz budowa na koszt Inwestora WOW odcinków dróg serwisowych, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszych niezbędnych z punktu widzenia funkcjonowania trasy oraz potrzeb lokalnych. Kolejnym czynnikiem mogącym przynieść korzyści mieszkańcom jest umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi.

Ad. 2 b)

Wyjaśnienia dotyczące uwarunkowań hydrogeologicznych jak też zabezpieczeń wód zostały przedstawione w odpowiedzi na pkt 4 formularza wniosku nr 1 oraz pkt 2e),f) i k) w formularzu wniosku nr 2

Ad. 3

Wniosek rozpatrzony negatywnie. Wyjaśnienia jak w odpowiedzi na pkt 1a formularza wniosku nr 2

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
10	114 - 118	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wniosek o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła oraz Sulejówek spełniającego zakładane cele inwestycyjne. 2. Pierwsza koncepcja drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy, władze miasta wielokrotnie protestowali przeciwko przebiegowi trasy przez dzielnicę i Sulejówek. 3. GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, aby znaleźć inne rozwiązanie satysfakcjonujące mieszkańców. Głos mieszkańców jest ignorowany przez Inwestora. 4. Dla mieszkańców nie jest to żadna obwodnica tylko droga tranzytowa szybkiego ruchu z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy. 5. Odnosząc się wariantów przedstawionych przez firmę Jacobs w dn. 18 lutego 2013 r. wniosek o odrzucenie wariantu zielonego, który zawsze był odrzucany, zagraża ujęciom wody, ingeruje w planowany obszar rozbudowy ujęć wody na Szkopówce. Zagraża wszystkim mieszkańcom niszcząc przyrodę, a szczególnie zbiorniki wody.

Ad. 1, 2 i 3

Wyjaśnienia powyżej jak w odpowiedzi na pkt 1a i 1b formularza wniosku nr 2

Ad. 4 i 5 Wyjaśnienia jak we wnioskach powyżej.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
11	119	<ol style="list-style-type: none"> 1. Po zapoznaniu się z projektem, wniosek żeby niezależnie od wyboru wariantu ("zielony" lub "czerwony") przebiegu, drogę ekspresową S-17 na odcinku od węzła "Zakręt" do osiedla Wesoła-Zielona umieścić w wykopie o głębokości około 4-5 m, a zamiast ekranów akustycznych, brzegi wykopu podnieść wałem ziemnym lub murowanym od 2-3 m. 2. Wnioskodawca dodaje, iż przez rok czasu mieszkał w pobliżu ośmiopasmowej autostrady w USA, wykonanej w podobnej technologii i wie z własnego doświadczenia, że uciążliwość autostrady jest w ten sposób bardzo ograniczona.

Ad. 1 i 2 Wniosek rozpatrzono negatywnie. Trasa S-17 prowadzona jest w znacznej części swojego przebiegu w poziomie istniejącego terenu lub na nasypie. Ze względu na uwarunkowania środowiskowe, gruntowo-wodne (ujęcia wód, występowanie Głównego Poziomu Użytkowego wód podziemnych, duża powierzchnia obszarów leśnych) oraz problemy dotyczące ewentualnego odwodnienia, prowadzenie trasy w wykopie ograniczone zostało do minimum.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz analizę akustyczną oraz ekonomiczną zaproponowane rozwiązania nie znajdują racjonalnego uzasadnienia. Szczegóły dotyczące warunków gruntowo-wodnych panujących na tym odcinku zostaną omówione w raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Nr formularza wniosku	Wnioskodawca (Nr z listy)	Streszczenie formularza wniosku/opinii
12	120 - 129	<ol style="list-style-type: none"> 1. Obwodnica Warszawy, która w fazie projektu już biegnie w granicach miasta Warszawy nigdy nie spełni oczekiwań. W niedalekiej przyszłości może stać się tylko problemem dla rozwijającej się stolicy. Tereny zaproponowane na budowę drogi ekspresowej S-17 są już Warszawą lub w najbliższym czasie zostaną wchłonięte przez rozrastającą się potężną aglomerację. 2. Dlaczego tak często brakuje na etapie projektu perspektywicznego myślenia? Dużo słabiej rozwinięte kraje od Polski budują obwodnice swoich stolic z głową a nie tylko taniej. 3. Proponowane dwie wersje przebiegu drogi ekspresowej S-17 nie są do przyjęcia. W obydwu przypadkach powodują duże zagrożenie dla środowiska, które zamieszkuje mieszkańcy tej okolicy.

		<p>4. Znajdują się tutaj ujęcia wody dla całego miasta Sulejówek!!!</p> <p>5. Poświęcenie pięknych, zielonych terenów warszawskich i podwarszawskich, na budowę drogi ekspresowej, gdy po drugiej stronie torów kolejowych ciągnie się szeroki pas byłego poligonu wojskowego jest fatalną pomyłką. Dzisiaj po poligonie jeżdżą quady i motocykle krosowe.</p> <p>6. Zróbcie WOW z perspektywą na lata, przez poligon a nie przez Sulejówek i Warszawę!!! Nadrzędnym celem w pracy projektanta niech będzie człowiek.</p>
--	--	---

Wszystkie wyjaśnienia zostały przedstawione we wnioskach wcześniejszych

9. Podsumowanie

W ramach objętego niniejszym opracowaniem procesu informowania społeczeństwa o planowanej inwestycji polegającej na docelowym wyborze optymalnego przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł "Drewnica" (z węzłem) na drodze S-8 - węzeł "Zakręt" (bez węzła) na drodze nr 2, przeprowadzono łącznie pięć spotkań informacyjnych w następujących lokalizacjach: Warszawa-Rembertów, Zielonka, Żąbki, Warszawa-Wesoła, Sulejówek. O planowanych spotkaniach informowano z odpowiednim wyprzedzeniem władze miejscowe jak i społeczeństwo poprzez: pisma, plakaty, ogłoszenia i ulotki rozmieszczane w miejscach użyteczności publicznej oraz poprzez umieszczanie artykułów w bezpłatnych gazetach i czasopismach lokalnych. Informacje o spotkaniach można było odszukać również na oficjalnych stronach internetowych miast, gmin i powiatów.

Spotkania skierowane były przede wszystkim do mieszkańców i władz miast, gmin i dzielnic, przez które planowany jest przebieg trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy.

Spotkania informacyjne cieszyły się bardzo dużym zainteresowaniem społecznym, szczególnie wśród mieszkańców miasta Sulejówek oraz Dzielnicy Warszawa-Wesoła gdzie były one zarazem najbardziej burzliwe. Wariantowa lokalizacja przebiegu drogi ekspresowej w bliskim sąsiedztwie zabudowy mieszkalnej, terenów rekreacyjnych oraz ujęć wód podziemnych wzbudza wśród mieszkańców wiele kontrowersji i silny opór społeczny.

Spotkania informacyjne zaowocowały licznie składanymi wnioskami. Wnioski składane były w formie pisemnej na formularzach i przekazywane do firmy Jacobs osobiście, faksem, pocztą lub pocztą elektroniczną.

Łącznie złożono 1868 wniosków, z czego 90% wpłynęło od mieszkańców dzielnicy Warszawa-Wesoła, 7% dostarczyli mieszkańcy Sulejówka a pozostałe 3% wniosków pochodziło z Warszawy-Rembertów, Zielonki oraz Żąbek i Marek.

Większość z wszystkich zgromadzonych wniosków - 68% - postulowała za całkowitym wykluczeniem możliwości przebiegu jakiegokolwiek wariantu Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez obszary dzielnicy Warszawa-Wesoła i Sulejówka.

Drugą znaczącą pulę - 26% - stanowiły wnioski o odrzuceniu z dalszych etapów projektowania wariantu „zielonego”, ale też nieopowiadające się konkretnie za wariantem alternatywnym.

Stanowczo za wariantem „czerwonym” opowiadało się 1%, tak samo jak w przypadku wniosków wskazujących jednoznacznie na wariant „zielony” (1%).

Pozostałe 4% złożonych wniosków stanowiły opinie, uwagi oraz propozycje nowych lub zmodyfikowanych wariantów wraz z propozycjami rozwiązań technicznych.

Wszystkie wnioski z jednostek administracyjnych i samorządowych jak i wnioski indywidualne zostały przeanalizowane a ich treści i ewentualny sposób uwzględnienia w dalszych etapach projektowania zestawiono w rozdziałach 7 i 8 niniejszego opracowania.

Podsumowując sposób rozpatrzenia najczęściej powtarzających się we wnioskach postulatów:

- Wnioski o wykluczenie możliwości przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez dzielnicę Warszawa-Wesoła i Sulejówek wraz z opiniami, że na tym etapie projektowania możliwe określenie dla inwestycji innej lokalizacji rozpatrzono negatywnie. **Wyjaśnienie:** Zgodnie z zapisami Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, Wschodnia Obwodnica Warszawy ma określony ściśle początek i koniec, do których wszystkie etapy projektowania muszą być dostosowane. Początek drogi ekspresowej to włączenie się w stan projektowany węzła Drewnica (wydana decyzja środowiskowa), a koniec to włączenie się w stan projektowany węzła Zakręt (wydana decyzja środowiskowa,

koncepcja programowa węzła opracowywana przez inną jednostkę projektową). Z uwagi na w/w warunki brzegowe nie ma możliwości dowolnego kształtowania osi drogi ekspresowej w rejonie przejścia przez dzielnicę Warszawa-Wesoła oraz miasto Sulejówkę.

- Postulaty o poprowadzenie trasy WOW przez poligon wojskowy w Zielonce oraz miejscowość Halinów rozpatrzono negatywnie. Wyjaśnienie: Na obecnym etapie nie ma możliwości ani zasadności powrotu do analizy wymienionego wariantu z uwagi na występujący na tym przebiegu obszar Natura 2000, protesty mieszkańców Halinowa, brak uzasadnienia technicznego (wariant dłuższy o 9 km, co wpływa na zmniejszenie popytu na korzystanie z trasy i efektywność ekonomiczną), wydanie decyzji środowiskowej oraz zaawansowany etap prac projektowych dotyczących węzła Zakręt w jego prezentowanym kształcie i lokalizacji. Trasa ekspresowa zostanie zaprojektowana w taki sposób, aby dotrzymane zostały wszystkie dopuszczalne normy środowiska. W celu określenia oddziaływań inwestycji na środowisko sporządzany jest raport o oddziaływaniu na środowisko, w którym analizowane są wszystkie możliwe zagrożenia związane z budową i eksploatacją trasy. W przypadku wystąpienia przekroczeń opracowywane są zabezpieczenia, które ograniczają w znaczący sposób uciążliwość.
- Pozytywnie rozpatrzono wniesiony przez mieszkańców dzielnicy Warszawa-Wesoła sprzeciw wnioskowi grupy mieszkańców dzielnicy Warszawa-Rembertów dotyczącemu przebudowy węzła „Rembertów” na stronę południową torów kolejowych i pozostawienie węzła w zaproponowanym kształcie tzn. łączącym tylko z ul. Okuniewską, co będzie najmniej uciążliwe dla mieszkańców Wesołej i dla pobliskiego rezerwatu przyrody Natura 2000 "Bagno Jacka". Wyjaśnienie: Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie „droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta - nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione”. W rejonie Rembertowa jedyną drogą krzyżującą się z drogą ekspresową jest droga wojewódzka nr 637, klasy G (ul. Okuniewska), na której został zaprojektowany węzeł Rembertów (strona północna linii kolejowej). Lokalizacja węzła po stronie południowej wiązałaby się z koniecznością wytworzenia nowego ciągu komunikacyjnego o klasie minimum Z, który musiałby mieć połączenie z siecią dróg istniejących - ul. 1-go Praskiego Pułku lub ul. Niemcewicza. Każde z tych rozwiązań mocno ingeruje w zabudowę mieszkaniową osiedla Grzybowa i Wola Grzybowska. Dodatkowym argumentem przemawiającym za rozbudową węzła tylko od strony północnej jest oddalenie łącznic węzła a co za tym idzie minimalizacja negatywnego oddziaływania drogi ekspresowej na ww. osiedla. Niemniej jednak na tym etapie opracowań projektowych wskazywane są miejsca połączeń drogi ekspresowej z istniejącą siecią drogową i proponowane przykładowe rozwiązania tych połączeń.
- Negatywnie rozpatrzono liczne wnioski o odrzucenie z dalszych etapów projektowania wariantu „zielonego”. Wyjaśnienie: Wariant zielony jest wariantem alternatywnym i równoważnym dla proponowanego wariantu czerwonego przebiegu WOW. Wybór konkretnego przebiegu drogi ekspresowej jest przedmiotem analizy wielokryterialnej. Ostateczny przebieg będzie wskazany w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.
- Wnioski o całkowite zaniechanie inwestycji pod nazwą WOW w jej obecnej formie/lokalizacji rozpatrzono negatywnie. Wyjaśnienie: Trasa WOW jest elementem układu komunikacyjnego, którego celem jest usprawnienie funkcjonowania transportu w rejonie Warszawy i okolic poprzez zamknięcie od wschodu Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej i odciążenie centrum Warszawy poprzez wyprowadzenie z niego ruchu tranzytowego. Jest to inwestycja o ogromnym znaczeniu zarówno dla mieszkańców Warszawy, ale również dla pozostałych użytkowników dróg, dlatego jej powstanie uważa się za niezbędne z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania układu komunikacyjnego w tym rejonie.

Ponadto pozytywnie rozpatrzono wiele postulatów odnoszących się do bardziej szczegółowych aspektów projektowych i inwestycyjnych dotyczących ścieżek rowerowych, chodników i przejść dla pieszych, zapewnienia dojazdu do konkretnych działek, korekt skrzyżowań czy też odcinkowych zmian przekrojów dróg - będą one brane pod uwagę na kolejnych etapach prac.

10. Dalsze etapy projektowania oraz możliwości wypowiedzenia się społeczeństwa.

Poniżej wypunktowano etapy projektowania Wschodniej Obwodnicy Warszawy oraz wskazano, z jakimi pracami i uzyskaniem jakich pozwoleń będą się one wiązały. Na niebiesko zaznaczono obecny etap inwestycyjny:

Tab. 10-1 Ogólne zobrazowanie wariantów lokalizacyjnych trasy ekspresowej S-17 w podziale na odcinki.

Etap projektowania	Cel	Dokumentacje	Decyzje/ pozwolenia	Możliwość wypowiedzenia się społeczeństwa
Studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowe (STES)	Ustalenie przebiegu trasy	Opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z Analizą wielokryterialną.	-	Spotkania informacyjne (luty 2013)
	Uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	Raport o oddziaływaniu na środowisko	Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach	21-dniowe konsultacje społeczne w ramach procedury administracyjnej
Koncepcja	Uszczegółowienie rozwiązań projektowych	Dokumentacja projektowa koncepcji	-	-
Projekt budowlany/ wykonawczy	Uzyskanie pozwolenia na budowę ZRID	Dokumentacja projektowa-projekt budowlany/wykonawczy	Pozwolenie na realizację inwestycji drogowej.	Spotkania Informacyjne
		Ewentualnie Raport OOS w ramach ponownej oceny.	Postanowienie określające uwarunkowania środowiskowe.	21-dniowe konsultacje społeczne w ramach procedury administracyjnej pozyskiwania pozwolenia na realizację inwestycji drogowej

JACOBS™

Jacobs Polska Sp. z o.o.
02-626 Warszawa
Al. Niepodległości 58
Tel.: (+48 22) 564 06 00
Fax: (+48 22) 564 06 01
E-mail: warsaw@jacobs.com

Warszawa, 20.12.2012 r.

Starostwo Powiatowe w Wołominie
ul. Prądzyńskiego 3
05-200 Wołomin

OS/258/KW/256/2012

DOTYCZY: „OKREŚLENIE PRZEBIEGU PROJEKTOWANEJ **WSCHODNIEJ OBWODNICY WARSZAWY** W CIĄGU DK NR 17 NA PARAMETRACH TRASY EKSPRESOWEJ NA ODCINKU WĘZEL „DREWNIKA” (Z WĘZŁEM) NA DRODZE S-8 – WĘZEL „ZAKRĘT” (BEZ WĘZŁA) NA DRODZE NR 2, WRAZ Z MATERIAŁAMI DO WNIOSKU O UZYSKANIE DECYZJI O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH DLA BUDOWY WSCHODNIEJ OBWODNICY WARSZAWY NA ODCINKU WĘZEL „DREWNIKA” – WĘZEL „ZAKRĘT” ORAZ RAPORTEM O ODDZIAŁYWANIU NA ŚRODOWISKO”

W związku z realizacją na zlecenie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie inwestycji jak w tytule zwracamy się z prośbą o zaopiniowanie rozwiązań projektowych w zakresie przebiegu oraz wstępnej lokalizacji infrastruktury drogowej oraz wskazanie wariantu preferowanego zarówno w zakresie przebiegu trasy S-17 jak i przedstawionych wariantów węzłów drogowych.

Jednocześnie informujemy, że w najbliższym czasie planowane są spotkania informacyjne z mieszkańcami terenów objętych inwestycją.

W razie jakichkolwiek wątpliwości prosimy o kontakt – sprawę prowadzi Katarzyna Wójcicka – tel. 22 564 06 37, email: katarzyna.wojcicka@jacobs.com

Z poważaniem,


Krzysztof Czechowski
Dyrektor Techniczny
Działu Ochrony Środowiska

Załączniki:

1. Plan orientacyjny, skala 1:25 000 – 2 egz.
2. Plan sytuacyjny, skala 1:2 000 – 2 egz.
3. Pełnomocnictwo wydane przez GDDKiA oddział w Warszawie.

Jacobs Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie zarejestrowana w Sądzie Rejonowym dla m.st. Warszawy w Warszawie, Wydział XIII Gospodarczy KRS. Numer KRS 000035885 Kapitał Zakładowy Spółki: 5 550 000 zł NIP: 526-00-17-253
Konto: Bank Handlowy w Warszawie S.A., IV Oddział w Warszawie, nr: 7410301081 000000009220402
Prezes Zarządu – Jakub K. Loch, Wiceprezesi Zarządu – Wojciech J. Mieszkowski, Robert S. Duff, Alan Seywright,
Członek Zarządu – Leon A. Power

Pisma o powyższej treści zostały skierowane do następujących instytucji:

Lp.	Nazwa instytucji	Adres instytucji	Data pisma
1	Starostwo Powiatowe w Wołominie	ul. Prądyńskiego 3, 05-200 Wołomin	20.12.2012r.
2	Starostwo Powiatowe w Mińsku Mazowieckim	ul. T. Kościuszki 3, 05-300 Mińsk Mazowiecki	20.12.2012r.
3	Zarząd Dróg Miejskich	ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa	20.12.2012r.
4	Urząd Dzielnicy Warszawa Wesola	ul. 1. Praskiego Pułku 33, 05-075 Warszawa - Wesola	20.12.2012r.
5	Urząd Miasta Sulejówek	ul. Dworcowa 55, 05-070 Sulejówek	20.12.2012r.
6	Urząd Miasta Warszawa Biuro Drogownictwa i Komunikacji	ul. Solec 48, 00-382 Warszawa	20.12.2012r.
7	Nadleśnictwo Drewnica	ul. Kolejowa 31, 05-091 Ząbki	20.12.2013r.
8	Urząd Dzielnicy Warszawa - Rembertów	Al. gen. A. Chruściela „Montera” 28, 04-401 Warszawa	20.12.2012r.
9	Urząd Miasta Zielonka	ul. Lipowa 5, 05-220 Zielonka	20.12.2012r.
10	Urząd Miasta Ząbki	ul. Wojska Polskiego 10, 05-091 Ząbki	20.12.2012r.
11	Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich	ul. Mazowiecka 14, 00-048 Warszawa	20.12.2012r.
12	Urząd Miasta Marki	Al. Piłsudskiego 95, 05-270 Marki	20.12.2012r.
13	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie	ul. Jagiellońska 26, 03-719 Warszawa	20.12.2012r.

Spotkania informacyjne rozpoczynały się wprowadzeniem i krótką przemową przedstawiciela Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie. Przedstawiciel Inwestora wygłaszał prezentacje na temat zasadności budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy oraz przedstawiał planowany harmonogram kluczowych etapów prac.

Na spotkaniach w Zielonce, Ząbkach oraz Sulejówku przed wystąpieniem przedstawiciela GDDKiA głos zabrali Burmistrzowie.

Następnie przedstawiciele firmy projektowej Jacobs Polska Sp. z o.o. będącej wykonawcą projektu przedmiotowego odcinka Wschodniej Obwodnicy Warszawy prezentowali efekty prac projektowych w postaci dwóch wariantów przechodzących przez obszary kolejnych dzielnic i miast tj. wariant „zielony” i wariant „czerwony”.

W następnej kolejności odbywały się otwarte dyskusje na temat zaproponowanych wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Każdy z uczestników spotkań miał prawo zabrać głos, wygłosić opinie i zadać pytania Inwestorowi, projektantom jak i przedstawicielom władz lokalnych.

Uczestnicy spotkań mieli również możliwość zapoznania się z dokumentami projektowymi, informacjami na temat planowanej inwestycji oraz wypełniania i składania przygotowanych przez organizatorów formularzy wniosków.

Poniżej znajdują się protokoły z pięciu przeprowadzonych spotkań informacyjnych odbywających się pomiędzy 11 a 18 dniem lutego 2013 r.

Warszawa-Rembertów 11 lutego 2013 r. g. 18.00.

Protokół ze spotkania informacyjnego z mieszkańcami dot. wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy

- **Miejsce spotkania:** Urząd Dzielnicy Warszawa-Rembertów, Al. Generała Chruściela 28, Warszawa-Rembertów
- **Uczestnicy spotkania:**
 - Burmistrz Dzielnicy Warszawa-Rembertów
 - Przedstawiciele Urzędu Dzielnicy Warszawa-Rembertów
 - Przedstawiciele Inwestora (GDDKiA)
 - Przedstawiciele firmy Jacobs Polska Sp. z o.o.
 - Mieszkańcy Dzielnicy Warszawa-Rembertów
- **Liczba uczestników spotkania wg listy obecności:** 58.

Zapis protokołu ze spotkania:

Pietrusiński K. (Burmistrz Rembertowa) – Czy projektanci odnieśli się do uwag zgłaszanych przez Urząd Dzielnicy Rembertów?

Wójcicka K. / Skiba J. (firma Jacobs Polska):

- Uwaga dotycząca przebudowy ul. Budniczej – uwaga uwzględniona częściowo. Ul. Budnicza zaprojektowana do przebudowy tylko na odcinku bezpośredniego

sąsiedztwa z planowaną trasą S-17. Wszystko zależy od zapotrzebowania na drogi dojazdowe podczas etapu budowy.

- Sprawa przesunięcia przejścia dla pieszych o 100 m. na wschód pod obwodnicą – uwagę uwzględniono.
- Przesunięcie otwartego zbiornika wód opadowych – zostanie uwzględnione, zbiornik będzie mógł być przesunięty na północ.
- Zlokalizowanie rowu z drugiej strony drogi (pomiędzy obwodnicą a drogą dojazdową) – uwaga nie może być uwzględniona z powodu spodziewanych problemów z odwodnieniem obszaru. Sugestia przejście do dalszych etapów projektowania i będzie jeszcze rozpatrywana.
- Dostępność zjazdu poligon dla mieszkańców Dzielnicy Warszawa-Rembertów – teren jest terenem zamkniętym i Wojewódzki Sztab Wojskowy jak dotąd nie zamierza tego zmieniać. W związku z tym zjazd techniczny pozostanie dostępny tylko i wyłącznie dla służb ratowniczych oraz wojska.
- Uwaga dotycząca udostępnienia wiaduktu nad liniami kolejowymi nr 2 i nr 449 dla obustronnych ciągów pieszo-rowerowych – projektant monitoruje i sygnalizuje taką potrzebę. Nad liniami kolejowymi będą wrysowane ciągi piesze i rowerowe. Na dzień dzisiejszy ciągi pieszo-rowerowe są przewidziane po jednej stronie, co nie wyklucza, że będą po dwóch stronach wiaduktu.
- Uwaga dotycząca wykluczenia stosowania pali wbijanych przy budowie obwodnicy, szczególnie przy wiadukcie nad ul. Mokry Ług – na tym etapie prac nie jest to rozpatrywane. Uwaga rozpatrywana będzie w następnych etapach realizacji inwestycji.
- W przypadku wyboru wariantu 3, 4, 6 lub 7 przez dzielnicę Wesoła prośba o rozpatrzenie możliwości wykonania na węźle elementów łącznic po południowej stronie linii kolejowej umożliwiając połączenie ulicy Okuniewskiej z ulicą Długą, Wspólną, Niemcewiczka w Wesołej – Kształt i lokalizacja węzła zdeterminowane są właśnie tą linią kolejową. Nie ma w tej chwili możliwości żeby nie powodując na długim odcinku przebudowy ul. Okuniewskiej, podłączyć drugą część Rembertowa położoną po wschodniej stronie linii kolejowej z węzłem. Drugim argumentem jest to, że droga ekspresowa powinna mieć połączenia z drogami minimum klasy „Z”, i taka jest ul. Okuniewska. Droga ekspresowa nie jest drogą obsługującą ruch lokalny.

Pietrusiński K. – Pytanie o zabezpieczenia akustyczne obszarów przyległych do planowanej trasy WOW, które zgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego mają być zabudowane w terminie późniejszym.

Czechowski K. (firma Jacobs Polska) – Na tym etapie zakłada się zabezpieczenia akustyczne tylko dla istniejącej zabudowy. Nie ma pewności, w jakim terminie inne przyległe do trasy obszary będą zabudowane. Ze względów ekonomicznych należy unikać zabezpieczania obszarów, które tego nie wymagają. Ponadto na dzień dzisiejszy nie wiadomo, jakie będą linie rozgraniczające i w jakiej odległości od obwodnicy będzie pierwsza linia zabudowy, co warunkuje rodzaj i wysokość potrzebnych zabezpieczeń.

Mieszkaniec Rembertowa – Kwestia węzła „Rembertów” – Ta obwodnica ma spełniać funkcje nie tylko możliwości przejazdu z innych dzielnic północnych i wschodnich, ale także musi dać możliwość włączenia się mieszkańców Rembertowa na trasę szybkiego ruchu. Rembertów już teraz jest podzielony na część północną i południową poprzez linię kolejową Warszawa-Terespol. WOW będzie dzieliła Rembertów jeszcze bardziej. Zostanie jeden wiadukt na ul. Żołnierskiej, więc na stronę północną jakiś przejazd będzie, ale na stronę wschodnią nie będzie żadnego przejazdu. Nie może być takiej sytuacji, że mieszkańcy Wesołej i południa Rembertowa nie będą mieli możliwości wjazdu na WOW.

Hetmanek G. (GDDKiA) – Połączenie takie wiązałoby się z przekroczeniem linii kolejowej – wniosek do rozpatrzenia. Jednak dotychczas pogląd Inwestora na tę sprawę był negatywny.

(Bujanowski P.) – Czy wariant czerwony jest już wykluczony? Jaka jest zbieżność tzw. wariantu historycznego z aktualnie rozpatrywanymi wariantami zielonym i czerwonym, szczególnie w okolicy występowania stanowisk strzebli błotnej.

Wójcicka K. – Projektant wyjaśniła jak przebiegał wariant historyczny w rejonie występowania strzebli błotnej.

Hetmanek G. – Żaden wariant przebiegu drogi nie jest jeszcze przesądzony. W rejonie strzebli błotnej najprawdopodobniej będzie przebieg wariantem zielonym.

(Abratański P.) – Kwestia węzła „Wesoła” – brak przejazdu na drugą stronę Rembertowa i Wesołej. Wniosek, aby węzeł „Rembertów” miał połączenie z drugą stroną Rembertowa i Wesołej. Należy dążyć do tego, aby węzeł był jak najbardziej funkcjonalny dla okolicznych mieszkańców oraz przy okazji umożliwiał połączenie między dzielnicami.

Prośba o to żeby droga 637 nie kumulowała ruchu zewnętrznego w Rembertowie. Wniosek o likwidację drogi 637 i przesunięcie ruchu na planowaną obwodnicę.

Hetmanek G. – Droga 637 jest drogą wojewódzką. Inwestycja ogranicza się do wykonania powiązania drogi ekspresowej z drogami wojewódzkimi węzłem Rembertów. Ze strony Inwestora przeprowadzona będzie rozbudowa drogi wojewódzkiej tylko w rejonie węzła. Nie wiadomo na dzień dzisiejszy, jakie są zamierzenia MZDW. GDDKiA nie zajmuje się drogami wojewódzkimi.

(Kasprzycki W.) – Jakie normy mówią o tym, że muszą w tej okolicy powstać aż trzy węzły: „Wesoła”, „Poligon” i „Rembertów”? Czy nie można zamiast trzech węzłów wykonać jeden optymalnie rozbudowany i funkcjonalny węzeł dostępny dla południowej i północnej części Rembertowa oraz Wesołej?

Hetmanek G. – Wniosek przyjęty do rozważenia. Węzeł „Poligon” jest bezdyskusyjny, zjazd z niego będzie spełniał uwarunkowania wojskowe i będzie funkcjonalny jedynie dla wojska i służb ratowniczych.

Jeden z wariantów przewiduje, że węzła Wesoła nie będzie a zamiast niego będzie zwykły przejazd.

Węzeł „Rembertów” już teraz jest projektowany tak, że będzie tworzył pełne relacje z okolicznym terenem. Z wielu względów trudne i dyskusyjne jest bezpośrednie połączenie węzła z drogami niskiej klasy po drugiej stronie torów kolejowych.

(Pan Dziurzyński) – Trasa spowoduje degradację cywilizacyjną dzielnicy. Dzielnicą już dziś się dusi komunikacyjnie. Węzeł poligon jest stratą pieniędzy. Wniosek o przesunięcie środków finansowych na funkcjonalny, dwustronny węzeł w Rembertowie.

Jaka będzie ingerencja w środowisko i tereny rekreacyjne mieszkańców? WOW zabierze mieszkańcom Rembertowa jedno z nielicznych miejsc rekreacji.

Hetmanek G. – Jeśli chodzi o przebieg WOW przez rejon Rembertowa to jest on już właściwie przesądzony przez różne przyjęte demokratycznie dokumenty planistyczne. Należy teraz wybrać wariant najbardziej optymalny dla jak największej liczby zainteresowanych.

(Piotrowski A.) – Prośba o prezentację konkretnych planów, co do czasu wykonania inwestycji i realności jego osiągnięcia.

Prośba o potwierdzenie informacji o występowaniu stanowisk żółwia błotnego na terenie poligonu, co może spowodować kolejne komplikacje w przeprowadzeniu inwestycji.

Jakie są argumenty wojska, co do zjazdu poligon? Czy wojsko chciało zjazd? Czym było to argumentowane? Prośba o rozpatrzenie stworzenia mniejszej ilości węzłów, które będą bardziej funkcjonalne, rozbudowane.

Hetmanek G. – Istnieje założenie początku wykonania inwestycji w roku 2017. Ważnym etapem będzie termin uzyskania dla inwestycji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Przedstawiciel Wydziału Ochrony Środowiska GDDKiA O/Wa – Stanowiska żółwia błotnego na terenach poligonu istniały i istnieją. Należy tak przeprowadzić trasę obwodnicy by nie zagrażała ona chronionym gatunkom.

(Zyga M.) – Kwestia węzła „Ząbki”. Będzie to drugie miejsce włączenia się na trasę obwodnicy jadąc ul. Żołnierską. Jakie są warianty węzła Ząbki? Część wariantów zabiera obszary leśne będące miejscem rekreacji mieszkańców.

Wójcicka K. – Warianty węzła Ząbki zostały już opracowane. Będą one przedstawiane na spotkaniach informacyjnych dla mieszkańców Marek i Ząbek oraz Zielonki.

(Kosin G.) – Czy zjazd techniczny na węzle Poligon będzie możliwy do przekształcenia na dostępny dla mieszkańców okolicy i ruchu cywilnego? Czy będzie to możliwe bez dodatkowych inwestycji?

Wójcicka K. – Jeśli wojsko udostępni zjazd z węzła „Poligon” dla ruchu cywilnego, to nie będzie to wymagało dodatkowych inwestycji.

Mieszkaniec Rembertowa – Aspekt społeczny rozwiązania projektowego – węzeł „Rembertów” dyskryminuje mieszkańców Rembertowa nowego, gdzie nie projektuje się zjazdu. Mieszkańcy nie będą mieli łatwego dostępu do WOW.

Spotkanie zakończyło się ok godz. 20.00

Zielonka 12 lutego 2013 r. g. 17.30.

**Protokół ze spotkania informacyjnego z mieszkańcami dot. wariantów przebiegu
Wschodniej Obwodnicy Warszawy**

- **Miejsce spotkania:** Miejskie Gimnazjum w Zielonce, ul. Łukasieńskiego 1/3, Zielonka
- **Uczestnicy spotkania:**
 - Przedstawiciele władz Miasta Zielonka
 - Przedstawiciele Inwestora (GDDKiA)
 - Przedstawiciele firmy Jacobs Polska Sp. z o.o.
 - Mieszkańcy Miasta Zielonka
- **Liczba uczestników spotkania wg listy obecności:** 40.

Zapis protokołu ze spotkania:

(Gugacz J.) – W jakim okresie planowana jest budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW)? Zgodnie z doniesieniami prasowymi inwestycja ma być wykonana w latach 2017-2019. Czy nie ma możliwości przyspieszenia procedur? Ilu pasmowa ma być droga ekspresowa?

Komentarz i zachęcanie Inwestora do walki z absurdami przyrodniczymi. Absurdem jest wstrzymywanie budowy i wielogodzinne stanie w korkach przez to, że w okolicy znaleziono stanowisko strzebli błotnej czy żółwia błotnego.

Hetmanek G. (GDDKiA) – Zgodnie z harmonogramem inwestycja ma się rozpocząć w 2017 roku a zakończyć w 2019, jest to najwcześniejszy okres wynikający z przygotowania inwestycji. Najpierw należy uzyskać decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, co jak wiadomo z doświadczenia jest sprawą trudną i czasochłonną.

Projektowany przekrój drogi to po trzy pasu ruchu w każdym kierunku na całej obwodnicy. Zdarzają się fragmenty czteropasowe, jednak głównie jest to związane z wymogami technologicznymi (zjazdy, wjazdy).

Jeśli chodzi o problem przyrodniczy to Inwestor nie ma możliwości dyskusji, ponieważ obowiązuje go prawo krajowe jak i unijne. Procedury związane z ochroną gatunków chronionych muszą być przestrzegane, również ze względu na możliwość uzyskania dofinansowania inwestycji.

(Słodownik M.) – Postulat o zmianę nazwy węzła na węzeł „Zielonka”.

Czy będzie możliwy bezpośredni wjazd na obwodnicę z ulicy Bankowej?

Czy droga widoczna na przedstawionych materiałach biegnąca równolegle do obwodnicy i wchodząca w ul. Mokry Ług będzie dostępna dla wszystkich i czy będzie miała połączenie z drogą ekspresową?

Od której strony inwestycja będzie rozpoczęta (od strony, którego węzła) i czy będzie oddawana sukcesywnie?

Wójcicka K. (Jacobs Polska) – Ulica Bankowa w jednym z wariantów będzie przebudowywana, jednak nie będzie miała bezpośredniego połączenia z planowaną obwodnicą, ponieważ ul. Bankowa jest drogą zbyt niskiej klasy. Drogi ekspresowe powinny łączyć się z drogami minimum klasy „Z”.

W rejonie ulicy Mokry Ług drogi techniczne i przebudowywane nie będą miały bezpośredniego połączenia z obwodnicą również ze względu na ich zbyt niską klasę.

Hetmanek G. - Za wczesne stadium inwestycji, aby podać pewną odpowiedź dotyczącą etapów oddawania drogi do użytku. Najprawdopodobniej 15 km przedmiotowy odcinek drogi oddany będzie jednorazowo w całości. Pytanie będzie bardziej zasadne na etapie koncepcji programowej inwestycji.

(Dźwiączek M.) – Kwestia przejść dla zwierząt w okolicach poligonu. Poligon dla mieszkańców Zielonki jest terenem przede wszystkim rekreacyjnym. Droga przecinać będzie poligon na pół. Czy przejścia dla zwierząt będą miały przekrój umożliwiający przejazd rowerem i czy będą one rozmieszczone na tyle gęsto by można było z nich łatwo korzystać?

Czechowski K. (Jacobs Polska) – Droga faktycznie dzielić będzie obszar poligonu na dwie części. Ze względu na to, że zgodnie z prawem teren poligonu nie powinien być dostępny dla ludzi to nie będzie projektowanych w tym miejscu przejść specjalnie dla ludzi.

(Gołyń S.) – Wniosek o to, aby przejazd na drodze wojewódzkiej nr 634 w kierunku Warszawy nie był zamykany w trakcie prac budowlanych. To jest z tej strony jedyne sensowne połączenie z Warszawą. Należy tak zorganizować pracę, aby wyjazd z Zielonki zarówno drogowy jak i kolejowy nie był zamykany.

Czy liczone było skumulowane oddziaływanie hałasu nowo projektowanej drogi i istniejącej linii kolejowej? Czy będą projektowane zabezpieczenia akustyczne chroniące mieszkańców od skumulowanego oddziaływania hałasu?

Hetmanek G. – Na pewno nie będzie przerwania ciągłości ruchu na drodze wojewódzkiej nr 634, na ulicy Bankowej również. Ruch może być czasowo utrudniony, ale cały czas będzie utrzymany.

Czechowski K. – Przy modelowaniu hałasu i planowaniu zabezpieczeń bierze się pod uwagę oddziaływanie skumulowanego hałasu z różnych istniejących i przewidywanych źródeł.

(?) – Kwestia poszerzenia drogi 631 – Czy plany zakładają, że poszerzenie i modernizacja tej drogi będzie zakończona przed budową WOW?

Czy brano pod uwagę wariant przybliżenia trasy do linii kolejowej?

Hetmanek G. – W tym rejonie przewiduje się dużo nowych inwestycji drogowych. MZDW (Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie) przewiduje rozbudowę drogi 634 i 631. Prace projektowe MZDW wyprzedzają prace nad WOW, posiadając decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. GDDKiA i projektanci WOW współpracują z MZDW pod kątem dopasowania rozwiązań inwestycyjnych w celu uzyskania najbardziej funkcjonalnych połączeń komunikacyjnych. Dzisiejsze rozwiązania są rozwiązaniami wariantowymi. Nie ma jeszcze pewności, że poszerzenie drogi wojewódzkiej nr 631 będzie zakończone przed wykonaniem WOW.

Plany inwestycji drogowych zgodne są z dokumentami zagospodarowania przestrzennego Miasta Zielonki.

(Sługowski M.) – Jakie będą granice opracowania i granice inwestycji?

Co GDDKiA w ramach tej inwestycji chce przebudować odnośnie ul. Bankowej i drogi wojewódzkiej 631?

Czy analizowane było przeprojektowanie skrzyżowania dwupoziomowego z ulicą Szwoleżerów ze względu na możliwe natężenie ruchu w przyszłości?

Wójcicka K. – Połączenie ul. Bankowej z ul. Szwoleżerów czy ul. Powstańców będzie w nawiązaniu do istniejącego układu drogowego i do projektów, które sporządzane są przez MZDW. Istnieje pełna współpraca w tym zakresie. Żadne dodatkowe skrzyżowania nie będą wykonywane.

W zakresie przebudowy istniejących dróg honorowane są przede wszystkim projekty zarządcy drogi, którym jest MZDW. Projektanci WOW nawiązują do tych projektów tylko w zakresie włączeń i wyłączeń z obwodnicy.

Przebudowa ulicy Bankowej będzie prowadzona tylko i wyłącznie przez GDDKiA Oddział w Warszawie.

Plany nie zakładają modernizacji skrzyżowania z ul. Szwoleżerów do skrzyżowania dwupoziomowego. Niewykluczone są inne rozwiązania upłynniające ruch.

(Mieszkaniec Zielonki) – Jaki jest harmonogram poszczególnych etapów inwestycji?

Hetmanek G. – Do pierwszego kwartału roku 2014 planowane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla inwestycji. Następnie rozstrzygnięty będzie przetarg na wyłonienie wykonawcy koncepcji programowej. Na dalszym etapie rozpoczną się starania o uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

(Mieszkaniec Zielonki) – Czy jak na razie wszystkie możliwe warianty przebiegu drogi są równorzędne? Czy inwestor optuje za wariantem zielonym przebiegającym między linią kolejową a drogą wojewódzką 631?

Hetmanek G. – Do momentu składania materiałów do uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszystkie warianty traktowane są, jako równorzędne. Przygotowywane są one z jednakowym stopniem dokładności. Obowiązkiem Inwestora przy składaniu wniosku

jest wskazanie, który wariant preferuje. Różne czynniki wpływają na ostateczną decyzję, co do wyboru wariantu – również spotkania informacyjne i konsultacje społeczne.

Spotkanie zakończyło się ok godz. 19.00

Ząbki 13 lutego 2013 r. g. 19.15.

Protokół ze spotkania informacyjnego z mieszkańcami Ząbek i Marek dot. wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy

- **Miejsce spotkania:** Budynek Trybuny Głównej na terenie Miejskiego Ośrodka Sportu i Rekreacji, ul. Słowackiego 21, Ząbki
- **Uczestnicy spotkania:**
 - Przedstawiciele władz Ząbek i Marek
 - Przedstawiciele Inwestora (GDDKiA)
 - Przedstawiciele firmy Jacobs Polska Sp. z o.o.
 - Mieszkańcy Ząbek i Marek
- **Liczba uczestników spotkania wg listy obecności:** 54.

Zapis protokołu ze spotkania:

(Zysk K.) – Wrażenie, że projektanci zajęli się jakby tylko wyodrębnionym odcinkiem, nad którym bezpośrednio pracują, nie uwzględniając całego układu drogowego, który jest w tym rejonie. Droga 631 w kierunku Nieporętu jest zakorkowana w godzinach szczytu w tygodniu a latem także w weekendy. Należy tak zaprojektować drogi i węzły by były jak najbardziej funkcjonalne.

Trzeba spojrzeć na całkowity układ tak, aby wylot z Warszawy nie blokował ruchu i wprowadzić ruch bezkolizyjnie.

Wójcicka K. (Jacobs Polska) – Na obecnym etapie przedstawiane propozycje węzłów mają jedynie wstępnie zasygnalizować możliwe miejsca połączeń dróg. Prezentowane rozwiązania są wstępne a nie ostateczne. Po wyborze wariantu przebiegu trasy, realizowana będzie koncepcja programowa inwestycji.

Zarządcą dróg wojewódzkich na przedmiotowym obszarze jest Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie (MZDW) i to do tej instytucji należy składać wnioski w podniesionym powyżej zakresie.

(Pękut W.) – Czy była przeprowadzona analiza prognoz natężenia ruchu dla Ząbek? Jak ta budowa wpłynie na ruch samochodowy w Ząbkach?

Wójcicka K. – Prognozy natężenia ruchu w Ząbkach były przeprowadzane. Były też wykonywane analizy przepustowości poszczególnych skrzyżowań. Inwestycja nie wpłynie zasadniczo na zwiększenie się ruchu samochodowego w Ząbkach, szczególnie w przypadku rozwiązania z węzłem na drodze wojewódzkiej nr 634.

(Stępnia M.) – Jakie standardy były brane pod uwagę przy obliczeniach hałasu? Jak będzie chroniona ul. Lipowa w Ząbkach i jej okolice, leżące najbliżej zielonego i czerwonego wariantu? Jaki jest przewidywany poziom hałasu w decybelach?

Czechowski K. (Jacobs Polska) – We wstępnych obliczeniach wyznaczono izofonę 61 dB, czyli obszar, w którym zgodnie z obowiązującym prawem przekroczone będą dopuszczalne wartości hałasu. Na wskazanym obszarze nie przewiduje się przekroczeń w tym zakresie. Pełne wyniki modelowe dla zabudowań będą przedstawione w raporcie o oddziaływaniu inwestycji na środowisko. W przypadku, gdy w analizie porealizacyjnej stwierdzi się, że zastosowane zabezpieczenia są niewystarczające wówczas Inwestor będzie zobowiązany do jak najszybszego zainstalowania dodatkowych zabezpieczeń przed hałasem.

Murawski A. (Wiceburmistrz Ząbek) oraz Urząd Miasta Ząbki będzie wspierał wariant zielony przebiegu wschodniej obwodnicy Warszawy.

(Mieszkaniec Ząbek) – Czy projektanci konsultują prace projektowe z zarządcami dróg wojewódzkich i gminnych?

Wójcicka K. – Prace projektowe są na bieżąco konsultowane z MZDW, między innymi, dlatego że zarządca dróg wojewódzkich jest na dalszym etapie swoich prac i należy się do nich w pewnych aspektach projektowania WOW dostosować.

(Zieliński M.) – Obawa, że zastosowany kolektor wodny osuszy siedlisko strzebli błotnej. Koncepcja włączenia drogi w innych węzłach, które odciążą w większym stopniu ruch w pobliskich miejscowościach.

Skiba J. (Jacobs Polska) – Projektowany kolektor deszczowy poprowadzony będzie w nasypie drogi ekspresowej, w takiej technologii, która uniemożliwi odwodnienie pobliskich stanowisk strzebli błotnej.

Wójcicka K. – projektowane węzły drogowe według przeprowadzonych obliczeń skutecznie rozładują uciążliwości komunikacyjne pobliskich dzielnic i miejscowości.

(Kampiński D.) – Czy mieszkańcy Ząbek mają realny wpływ na wybór któregoś z wariantów? Jak osiągnięty zostanie konsensus w przypadku dużej ilości zdań spornych? Kiedy zapadną ostateczne decyzje, co do realizowanego wariantu?

Hetmanek G. (GDDKiA) – Żaden wariant nie jest jeszcze przesądzony, a społeczeństwo tak jak szereg innych czynników ma realny wpływ na ostateczny wybór wariantu. Należy składać wnioski, opinie i preferencje. W materiałach, które będą składane do RDOŚ w Warszawie będą zawierały wszystkie wnioski, proponowane przez mieszkańców rozwiązania i postulaty. Obowiązkiem Inwestora będzie wskazanie wariantu preferowanego a następnie RDOŚ zajmie stanowisko ze swojej strony. Na etapie postępowania administracyjnego prowadzonego przez RDOŚ będą odbywały się konsultacje społeczne, podczas których będzie można składać kolejne wnioski i uwagi.

(Sobiecki M.) – Czy przebudowa ul. Kolejowej – jej przedłużenie jest w gestii GDDKiA czy MZDW?

Hetmanek G. – Przedłużenie ulicy Kolejowej do drogi 631 będzie obowiązkiem GDDKiA.

(Mieszkaniec Ząbek) – Kto projektuje 3 pasmową drogę 631 od ronda do ul. Szwoleżerów? Czy to jest w zakresie przedmiotowego opracowania?

Wójcicka K. – To jest realizacja projektu MZDW. Inwestor WOW włącza się jedynie w zaprojektowane poszerzenie tej drogi do drogi dwujezdniowej. Droga ta jest obecnie na dużo dalszym etapie zaawansowania inwestycyjnego niż WOW.

(?) – Kwestia przejazdu kolejowego na ulicy Kolejowej. W wariantcie czerwonym rzeczywiście ten przejazd jest blisko, jednak w wariantcie zielonym nie ma raczej kolizji z przejazdem kolejowym. Nie ma więc potrzeby w tym wariantcie zamykania przejazdu kolejowego.

Hetmanek G. – Zgodnie z przepisami realizacja wiaduktu nad układem kolejowym - w tym wypadku na ciągu drogi wojewódzkiej 631 – da kolei prawo zlikwidowania wszystkich istniejących przejazdów w poziomie terenu w promieniu 3 km. Ulica Kolejowa będzie miała wiadukt nad torami kolejowymi.

(Mieszkaniec Ząbek) – Jaki obszar zajmuje i gdzie znajduje się stanowisko strzebli błotnej? Czy można przesunąć projektowaną drogę ok 50 m na wschód tak by ominąć chronione obszary?

Wskazano na mapie gdzie w przybliżeniu znajdują się rozpoznane stanowiska strzebli błotnej. Obszar to około 1,5 ha (granice obszaru), ale jest to obszar zmienny, zależny od dynamicznych uwarunkowań hydrologicznych.

Czechowski K. – Wszelkie rozwiązania minimalizujące oddziaływanie WOW na obszar strzebli błotnej były konsultowane ze specjalistami z dziedzin: ichtiofauny, hydrogeologii i hydrologii.

Z powodu wymagań technologicznych, przyłączeniowych i powiązań drogowych nie ma możliwości przesunięcia projektowanej drogi jeszcze bardziej na wschód.

(Nowak W.) – Jak będzie rozwiązana kolizja trasy ze słupem wysokiego napięcia?
W jaki sposób będzie rozwiązana kwestia ścieżek rowerowych?

Wójcicka K. – Wszelkie kolizje z infrastrukturą będą rozwiązane najczęściej poprzez przebudowę obiektów lub unikanie kolizji. Na obecnym etapie nie rozwiązuje się szczegółowo przebiegu chodników dla pieszych i ścieżek rowerowych.

(Mieszkaniec Ząbek) – Prośba o podanie strony internetowej gdzie znajdują się materiały dotyczące planowanej inwestycji. Czy i gdzie można wysłać opracowane przez mieszkańców załączniki z propozycjami, modyfikacjami wariantów?

Wszystkie materiały znajdują się na oficjalnej stronie internetowej GDDKiA Oddział w Warszawie. Wszelkie treści i załączniki z modyfikacjami, propozycjami należy kierować do firmy Jacobs Polska Sp. z o.o. w formie składania wniosków.

(Mieszkaniec Ząbek) – Dla Ząbek kluczową sprawą będzie skomunikowanie ul. Szwoleżerów i ul. Powstańców z drogą 634 i 631. Jak Urząd Miasta podchodzi do tego zagadnienia?

Przedstawiciel Urzędu Miasta Ząbki - Projekt przebudowy drogi zakłada pełne skrzyżowanie na wysokości ul. Szwoleżerów oraz niepełne skrzyżowanie - tylko z prawoskrętem - z ul. Powstańców w drogę wojewódzką 631. Dodatkowo droga nr 634 jak również ul. Kolejowa, które przebiegają przez Ząbki umożliwią w pełni komunikowanie się z drogą nr 631.

Spotkanie zakończyło się ok godz. 21.00

Warszawa-Wesoła 14 lutego 2013 r. g. 17.30.
Protokół ze spotkania informacyjnego z mieszkańcami dot. wariantów przebiegu
Wschodniej Obwodnicy Warszawy

- **Miejsce spotkania:** Budynek Ochotniczej Straży Pożarnej, ul. I Praskiego Pułku 31, Warszawa-Wesoła
- **Uczestnicy spotkania:**
 - Burmistrz Dzielnicy Warszawa-Wesoła
 - Przedstawiciele Urzędu Dzielnicy Warszawa-Wesoła
 - Przedstawiciele Inwestora (GDDKiA)
 - Przedstawiciele firmy Jacobs Polska Sp. z o.o.
 - Mieszkańcy Dzielnicy Warszawa-Wesoła
- **Liczba uczestników spotkania wg listy obecności:** około 400 - lista obecności nie została zwrócona do organizatorów spotkania.

Zapis protokołu ze spotkania:

(Kuk I.) – Zarzut, że TIR-y rozjadą, zniszczą dzielnicę. Jeden z przedstawionych wariantów przebiega w pobliżu sanatorium, gdzie ludzie przyjeżdżają się leczyć i wypoczywać w otoczeniu ciszy i zieleni.

Dlaczego ciągle od 30 lat wraca się do starych historycznych wariantów wielokrotnie odrzucanych?

Dlaczego nie analizuje się wariantów poza Wesołą? Dlaczego nie poprowadzić WOW przez Halinów? Dlaczego nie jest naprawiana i modernizowana ul. Żołnierska?

(Kuk I.) - Drogę można poprowadzić po istniejących w pobliżu nieużytkach, po piachach, natomiast przedstawione warianty skręcają tak jakby były specjalnie „wycelowane” w Wesołą.

(Kuk I.) – Zdumienie z tego, co powiedziano na temat tego, że obwodnica nie naruszy stosunków wodnych w okolicy. Na potwierdzenie przytoczone zostaje opracowanie Pana Profesora Szczepańskiego z AGH. Zarówno w trakcie budowy jak i później stosunki wodne w okolicy zostaną naruszone a jakość zasobów może zostać zagrożona. Stwierdzenie, że planowana droga nie będzie obwodnicą Warszawy, bo będzie przecinała jedną z jej dzielnic. W tej chwili nie buduje się takich dróg przez tereny zabudowane.

Wójcicka K. (Jacobs Polska) – Wariant przez Halinów był przez poprzednich projektantów proponowany. W pewnym momencie z powodów obiektywnych projekt ten został odrzucony. Jedną z przyczyn odrzucenia projektu była długość przecinania terenów cennych przyrodniczo.

Wariant biegnący drogą wojewódzką i drogą nr 2 również był analizowany w latach poprzednich i również z powodów obiektywnych został odrzucony. Powodami odrzucenia w tym przypadku były między innymi: szereg koniecznych wyburzeń, konieczność wykonania innych przyległych dróg.

Prezentowane na spotkaniu wariantu zostały opracowane i wybrane poprzez analizę techniczno -ekonomiczno -środowiskową. Wariant czerwony zawiera między innymi modyfikacje, o które wnosili mieszkańcy Dzielnicy Warszawa-Wesoła, tzn.: odsunięcie przebiegu trasy od Os. Grzybowa, uwzględnienie tunelu oraz węzłów.

Przedmiotowe opracowanie ma się kończyć na węźle „Zakręt” i to narzuca projektantom rozpatrywanie pewnych wariantów, a z innych wariantów trzeba z góry zrezygnować.

Dmuchowski S. (GDDKiA) – O przybliżonym przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku dotyczącym Dzielnicy Warszawa-Wesoła stanowią takie dokumenty jak: Strategia

Rozwoju m.st. Warszawy, Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Warszawy, Plan Zagospodarowania Mazowsza, to są plany przyjęte przez władze Województwa Mazowieckiego i Warszawy w sposób demokratyczny.

Mieszkaniec Wesolej – Czy istnieje możliwość zmodernizowania ul. Żołnierskiej do parametrów drogi ekspresowej?

Dmuchowski S. – Nie ma takiej możliwości. Ulica Żołnierska jest w trakcie realizacji przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich i jej celem jest zapewnienie innych połączeń. Aby zrobić z ul. Żołnierskiej drogę ekspresową należałoby tę jezdnię naruszyć w odcinkach o różnym przekroju, zastąpić drogą ekspresową dwoma jezdniami składającymi się z trzech pasów każda wyłącznie dla ruchu ekspresowego. Po obu stronach tej trasy należałoby wybudować drogi dwupasmowe wyłącznie do obsługi tego terenu, ruchu lokalnego.

Celem spotkania jest przedstawienie, na jakim etapie projektowym jest inwestycja oraz zebranie wniosków i opinii mieszkańców. Prawdą jest, że ta droga nie rozwiązuje problemu komunikacyjnych Wesolej, ale przede wszystkim aglomeracji warszawskiej.

Mieszkaniec Wesolej Pytanie czy jest nowe stanowisko Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska na temat warunków opracowania oceny środowiskowej czy też wykorzystywane są stare warunki, które były wcześniej wydawane?

Czechowski K. (Jacobs Polska) – Etap, w którym właśnie znajduje się projektowana inwestycja zakłada opracowanie raportu oddziaływania na środowisko. Wniosek do RDOŚ zostanie złożony wraz z raportem o oddziaływaniu inwestycji na środowisko.

Mieszkaniec Wesolej (?) - Prośba o graficzne przedstawienie skumulowanego oddziaływania hałasu – nie tylko od samej WOW, ale włącznie z obecnie istniejącymi źródłami hałasu takimi jak inne drogi, linie kolejowe.

Czechowski K. – Przeprowadzane modelowanie emisji hałasu uwzględnia również ekspertyzy dotyczące skumulowanego oddziaływania hałasu także z innych źródeł liniowych.

Mieszkaniec Wesolej W jaki sposób rozwiązany zostanie problem życia mieszkańców Wesolej na czas ewentualnej budowy obwodnicy? Wesoleja już dziś w godzinach porannego czy popołudniowego szczytu komunikacyjnego boryka się z dużym problemem natężenia ruchu, a w czasie budowy obwodnicy będzie jeszcze nieporównywalnie gorzej.

Czechowski K. – Budowa każdej takiej drogi nie jest łatwa dla okolicznych mieszkańców. Niekorzystne oddziaływanie będzie w miarę możliwości minimalizowane przez Inwestora i będzie zapewniona przejezdność.

Mieszkaniec Wesolej - Uciążliwość podczas budowy jednym z powodów, dla którego obwodnica powinna przechodzić z dala od Wesolej, np. przez poligon.

Mieszkaniec Wesolej - Pytanie o tunel. Parametry oraz technologia jego wykonania.

Stawinoga Z. (Jacobs Polska) – Projektowany tunel może zostać wykonany tylko metodą odkrywkową ze względu na jego planowaną głębokość.

Mieszkaniec Wesolej Jakie będzie obciążenie dobowe trasy z włączeniem ciężkiego transportu? Czy ta obwodnica będzie płatna czy bezpłatna?

Wójcicka K. – Obliczenia ruchu na drodze S-17 to były wykonywane 3 miesiące temu. W roku 2035 spodziewane jest w rejonie Wesolej obciążenie rządu 3500 pojazdów na godzinę w jednym kierunku.

Mieszkaniec Wesołej Dlaczego GDDKiA nie uwzględniła wszystkich uzasadnionych wniosków mieszkańców Wesołej? Zbiornik wód podziemnych zostanie zanieczyszczony, zniszczony i niezdatny do użytku. Nie jest prawdą, że droga nie wpłynie na jakość wód podziemnych.

Dlaczego GDDKiA nie szanuje Konstytucji RP? Mieszkańcom Wesołej należą się prawa takie jak wszystkim innym obywatelom, a nie mają oni możliwości wypowiedzenia się w kwestiach bezpośrednio ich dotyczących. Decyzje są podejmowane za plecami najbardziej zainteresowanych sprawą a proponowane warianty są nie do przyjęcia.

Dlaczego nie jest rozważany wariant przez poligon?

Gdzie jest zachowana zasada zrównoważonego rozwoju? – Na zachodzie cały transport prowadzony jest poza miastami a nie tak jak się planuje tutaj.

Cała Wesoła i Sulejówek ma własne ujęcia wody i jeżeli powstanie obwodnica w jednym z proponowanych wariantów to czy są przewidziane środki na dostarczenie wody z innych źródeł?

Dmuchowski S. – Zapewnienie, że trasa będzie zbudowana również za unijne pieniądze. Nie ma takiej możliwości, aby ta trasa powstała bez wymogów prawa. W innym przypadku nieuzyskane będą pozwolenia na budowę. Wszystkie aspekty inwestycji podlegać będą weryfikacji przez niezależnych ekspertów. Inwestora i wykonawców obowiązuje prawo krajowe jak i europejskie.

Knyszyński F. (Jacobs Polska) – Droga tej klasy zawsze stanowi pewne zagrożenie dla jakości wód zarówno powierzchniowych jak i podziemnych, ale istnieją rozwiązania technologiczne ograniczające negatywne oddziaływanie. Przykład Ciechocinka i Żyrardowa, gdzie drogi przechodzą w bezpośredniej bliskości ujęć wód. Dzięki zastosowanym zabiegom technicznym drogi te właściwie wcale nie wpływają na jakość wód podziemnych czy powierzchniowych.

Jeśli chodzi o tunel – hydrogeolog zgadza się z prof. Szczepańskim – jeżeli wykonuje się jakikolwiek obiekt poniżej poziomu wody to nie da się go wykonać bez naruszenia stosunków wodnych. To jest oczywiste, że również w przypadku budowy tunelu i w tym przypadku prowadzone będą odwodnienia. Należy pamiętać, że będą to odwodnienia okresowe, prowadzone odcinkami.

Na terenie Wesołej i Sulejówka znajdują się dwa zbiorniki wód podziemnych: jeden to zbiornik wód oligoceńskich pod blisko 200 m warstwą glin, któremu na pewno nie będą zagrażały zanieczyszczenia związane z planowaną drogą. Drugi zbiornik to główny zbiornik wód podziemnych czwartorzędowych nr 222. Na obszarze tego zbiornika znajduje się cała Warszawa oraz miejscowości przyległe i nie wpływa to w potężny sposób na jakość jego wody. Obecność planowanego odcinka obwodnicy również nie pogorszy jakości wód podziemnych. Nie będzie miało znaczenia to czy droga poprowadzona będzie przez Wesołą czy poza nią, bo tak czy inaczej będzie się ona znajdowała w obrębie głównego zbiornika wód podziemnych nr. 222.

Mieszkaniec Wesołej Zdanie, że opracowanie Pani prof. Łebkowskiej kłóci się z wypowiedzią hydrogeologa.

Mieszkaniec Wesołej Wszyscy mieszkańcy są przeciwni tej drodze przez Wesołą i to powinien być główny wniosek ze spotkania. Mieszkańcy walczą o to od 30 lat, opracowali wariant przez poligon i postulują, aby to właśnie on był zrealizowany. Takie stanowisko należy przedstawiać na Radzie Warszawy, wszystkie plany można przecież zmienić.

Planowana estakada nad ul. I Praskiego Pułku będzie przebiegała w maksymalnym punkcie na wysokości ok 8 m. (na wysokości 2 piętra Urzędu Dzielnicy). Prośba o uzmysłowienie sobie oddziaływania skumulowanego hałasu i zapylenia od tak wielkiej ilości pojazdów na dobę jak jest planowana, nawet pomimo użytych zabezpieczeń.

Tunel ściągnie wodę gruntową z całego miasta w wyniku czego zadrzewienia wiatrochronne na wydmach wymrą.

Mieszkaniec Wesolej – Wariant budowy obwodnicy przez poligon rembertowski nie może być zrealizowany z powodu wysokiej cenności przyrodniczej tego obszaru. Znajduje się tu obszar Natura 2000. Na terenie poligonu znajdują się ponadto stanowiska żółwia błotnego.

(Kuk I.) – W nawiązaniu do cenności przyrodniczej poligonu, czy ktoś zainteresował się tym, że poligon jest bardzo zaśmiecony? Powstało tam wysypisko odpadów między innymi z Czajki.

Przedstawiciel GDDKiA - Poligon jest terenem zamkniętym a wysypisko, o którym wspomniała przedmówczyni nie sąsiaduje bezpośrednio z obszarem Natura 2000.

(Bany G.) – W jakiej odległości od Kościoła Opatrzności Bożej będzie przebiegała ewentualna obwodnica? Czy wzięto pod uwagę to, że kościół ten posadowiony jest na wydmy piaszczystej? Czy drgania pochodzące od drogi nie będą miały żadnego wpływu na bezpieczeństwo budynku?

Czechowski K. – Budynek kościoła będzie niezagrożony drganiami od obwodnicy. Odległość będzie bezpieczna, ponieważ wariant zielony przebiega najbliżej w odległości około 260 m, a wariant czerwony w odległości ok 400 m od kościoła.

(Nowosielska E.) – Rada Dzielnicy Warszawa-Wesoła nigdy nie optowała za tym żeby jakkolwiek wariant obwodnicy przechodził przez Wesołą. Wariant zielony nigdy nie był ujęty w żadnych planach zagospodarowania przestrzennego, został w przeszłości odrzucony przez różne instytucje.

Zarzut, że proponowane warianty mają na celu skonfliktowanie mieszkańców. Wniosek o to, aby wariant zielony całkowicie zdjąć z dalszego procedowania.

Czechowski K. – Drogi tej klasy nie muszą respektować planów zagospodarowania przestrzennego, zwalnia je z tego tzw. specustawa drogowa, więc w tym zakresie prawo nie jest łamane. Wariant zielony zgodnie z wiedzą firmy projektowej nie był odrzucony. Prośba o przedłożenie takich informacji we wniosku.

(Furmańczyk I.) – Ku któremu wariantowi władze Dzielnicy Warszawa-Wesoła się skłaniają? Czy istnieją jakieś postanowienia, uchwały?

Kłós E. (Burmistrz Dzielnicy Wesoła) – Wariant W3 był formalnie zgłaszany przez Zarząd Dzielnicy Wesoła. Wariant ten był w przeszłości rozpatrywany, jednak został odrzucony, ponieważ decyzja środowiskowa została w przeszłości uchylona. Wariant zielony jest nie do przyjęcia.

(Klementowski M.) – Nie wiadomo, w którym miejscu droga będzie przyłączona do węzła „Zakręt”, bo tym zajmuje się inny podwykonawca. Nie wiadomo, które działki będą wykupione/zajęte. Czy przewidziane są płatności za zmniejszenie wartości działek, na które droga będzie oddziaływała?

Czechowski K. – To nie jest etap projektowania, w którym mowa o wykupywaniu działek. Na razie opracowywane są granice przebiegu wariantów.

Pan Sulecki – Zadał pytanie, czy jest robiony protokół ze spotkania?

Iwona Rajkiewicz (Jacobs Polska) – potwierdziła, że protokół jest sporządzany.

(Konikowski W.) – Pytanie do Burmistrza Wesolej: Jak to możliwe, że wariant zrodził się w Urzędzie Dzielnicy Wesoła? Przecież jedyna propozycja, jaka wyszła z Urzędu to był wariant W3 a nie W2.
Sprzeciw wariantowi zielonemu.

(Rawicki R.) – Jak można było zaprojektować estakadę nad ul. Godebskiego? Wnioskodawca postawił w tej okolicy dom. Jest to dziś okolica cicha, piękna i zielona.

Mianowski W.- Co będzie, jeśli prognozy się nie sprawdzą i Wesoła zostanie zniszczona, zanieczyszczona?

Wykonawca boi się projektować wariant przez siedlisko żółwia błotnego a mieszkańców i właścicieli działek się nie boi.

Czy prawo przewiduje dopięcie drogi ekspresowej do drogi klasy L lub D?

(Chmielewski T.) – Projektowana droga nie powinna być nazywana obwodnicą, ponieważ przechodzi przez dzielnicę Warszawy.

Obecność trasy skutkować będzie pogorszeniem jakości życia w okolicy.

Jaką wartość ma modelowanie hałasu? Co jeśli emisja hałasu i zanieczyszczeń zostanie przekroczona?

Brak zgody na obwodnicę przez dzielnicę.

(Buszkowska I.) – Gdzie są pozostałe warianty?

Czy liczone jest skumulowane oddziaływanie hałasu i zanieczyszczeń?

Propozycja rozpatrzenia wariantu po granicy poligonu, łączącego się z obwodnicą Mińska Mazowieckiego.

UWAGA

Było to najbardziej burzliwe spotkanie z całego cyklu spotkań informacyjnych. Planowana inwestycja wzbudza wśród mieszkańców dzielnicy Warszawa-Wesoła stosunkowo największą kontrowersję, stawiają oni przedstawianym wariantom przebiegu trasy największy opór społeczny. Pomimo interwencji Burmistrza Dzielnicy spotkanie zakończono po około 2 godzinach z powodu zbyt dużej niechęci uczestników spotkania względem wszystkich proponowanych założeń i wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy. W związku z powyższym nie wszyscy uczestnicy spotkania zgłaszający się do zabrania głosu mieli szansę wypowiedzenia się lub zadania pytań. Możliwość zabrania głosu w związku z wcześniejszym zakończeniem spotkania nie miało 10 osób.

Sulejówek 18 lutego 2013 r. g. 18.00.

Protokół ze spotkania informacyjnego z mieszkańcami dot. wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy

- **Miejsce spotkania:** Budynek Zgromadzenia Zakonnego Sióstr Służebnic Ducha Świętego, ul. Wspólna 45, Sulejówek,
- **Uczestnicy spotkania:**
 - Burmistrz Sulejówka
 - Przedstawiciele Urzędu Miasta Sulejówek
 - Przedstawiciele Inwestora (GDDKiA)

- Przedstawiciele firmy Jacobs Polska Sp. z o.o.
- Mieszkańcy Sulejówka
- **Liczba uczestników spotkania wg listy obecności: 154.**

Zapis protokołu ze spotkania:

(**Śmigielska J.**) - W związku z potrzebą ochrony strefy ujęć wód podziemnych. Prośba o wypowiedź na temat prognozowanego zagrożenia dla ujęcia wody pitnej nr 222 podczas eksploatacji obwodnicy.

Knyszyński F. (Jacobs Polska) - Jest to płytki, bardzo zasobny zbiornik. Zaopatruje w wodę ogromny obszar, sięga kilkadziesiąt km na południe od Warszawy aż na północ za ujście Bugu. Na terenie tego zbiornika jest przeważająca część Warszawy oraz wiele miejscowości okolicznych, także zbiornik ten może być zanieczyszczony z wielu źródeł a dodatkowa emisja ewentualnych zanieczyszczeń pochodzących z normalnej eksploatacji WOW nie będzie miała w tej skali wpływu na jakość wód zbiornika. Należy oczywiście zabezpieczyć zbiornik przed zanieczyszczeniem w najwyższym możliwym stopniu. Szczęśliwie się składa, że zbiornik na terenie prawobrzeżnej Warszawy jest odgórnie zabezpieczony warstwą od 2 do 5 m ilów. Warstwa ta rozgranicza wody tzw. podskórne przypowierzchniowe od tego głównego zbiornika wód podziemnych. Nie wszędzie niestety jest ona szczelna, na terenie Zielonki jest ona trochę podziurawiona (występują tzw. okna hydrogeologiczne), jeżeli będą wykonywane budowle, które będą przebiegać przez tę strefę trzeba po prostu zachować szczególną ostrożność i zastosować wszelkie możliwe zabezpieczenia.

(**Śmigielska J.**) - Jakie to będą zabezpieczenia? W jaki sposób odwadniana będzie droga?

Skiba J. (Jacobs Polska) - Odprowadzanie wód opadowych z drogi. Ze względu na bliskość stref ochrony pośredniej ujęć wód projektowane jest odwodnienie na całej długości drogi przebiegającej przez Sulejówkę i Wesołą. Zostanie zastosowany system uszczelnionych rowów połączonych z kanalizacją deszczową. Natomiast woda spływająca ze skarp i innych elementów, systemem uszczelnionych rowów odprowadzana będzie do uszczelnionych zbiorników, z których oczyszczona woda trafi do odbiorników.

(**Śmigielska J.**) - Kto będzie czyścił zbiorniki i infrastrukturę przeznaczoną do odwadniania drogi z wód deszczowych?

Skiba J. - Leży to w gestii Inwestora i zarządcy drogi. Tak szczegółowe rozwiązania będą ustalone później, na dzień dzisiejszy inwestycja jest w fazie wczesnego projektowania.

(**Śmigielska J.**) - Na podstawie, jakiej dokumentacji Pan Hydrogeolog twierdzi, że ta kilkumetrowa warstwa ilów będzie szczelna, czy ma Pan wiedzę na temat okna hydrogeologicznego? Co z terenem ochrony pośredniej wód podziemnych?

Knyszyński F. – Przez sam teren ochrony pośredniej proponowana trasa WOW nie przechodzi, ale jeżeli weźmiemy pod uwagę izochronę dla 25 lat spływu wód podziemnych, to proponowana trasa przecina tą strefę na długości około 900 m. Tam gdzie trasa przechodzić będzie w pobliżu strefy ochrony pośredniej ujęć wód tam zabezpieczenia będą tak wykonane, że wody spływające z drogi będą odprowadzane poza izochronę dla 25 lat spływu wód podziemnych.

Trasa podczas normalnej eksploatacji nie będzie zagrożeniem, dla jakości wód podziemnych. Zagrożenie byłoby poważne np. w wyniku katastrofy, podczas której np. wydostałby się ładunek chemiczny przewożony przez ciężarówkę.

(Mieszkaniec Sulejówka) - Na tym terenie są wyznaczone obszary pod kolejne ujęcia wód. Dlaczego władze miasta nie wyznaczyły tych obszarów i dopuściły do projektowania WOW na tych terenach?

Pan, jako hydrogeolog, ku któremu wariatowi się skłania?

Knyszyński F. - Skłaniałby się ku wariantowi czerwonemu, pomimo tego, że przewiduje on wykonanie głębokiego wykopu i będzie wymagał odwodnienia, ponieważ projektuje się tunel. Jednak odwodnienie też nie jest straszną rzeczą, ponieważ będzie miało charakter chwilowy poza tym tak jak mówią projektanci, tunel będzie wykonany w ścianach szczelinowych, więc nie dojdzie do mieszania się wód podziemnych.

Wójcicka K. (Jacobs Polska) - Spotkanie jest zorganizowane przede wszystkim po to żeby zgromadzeni mogli się wypowiedzieć za wariantem, który jest ich zdaniem lepszy, korzystniejszy. Spotkanie w ma na celu zebranie informacji i po wszystkich spotkaniach opracowany będzie raport z konsultacji społecznych, w którym znajdą się wszystkie wnioski i na każdy wniosek zostanie udzielona odpowiedź.

(Mieszkaniec Sulejówka) - Zarzut, że z pewnością o wyborze wariantu ostatecznie zdecydują koszty.

Wójcicka K. - Nie do końca decydują koszty. Dużo droższym wariantem jest wariant czerwony, głównie ze względu na planowany tunel. Jednak to wcale nie przekreśla tego wariantu.

(Mieszkaniec Sulejówka) - Dlaczego wraca się do wariantu zielonego, wielokrotnie odrzucanego?

Czechowski K. (Jacobs Polska) – Biuro projektowe ma narzucone przez Inwestora punkty wpięcia opracowywanego odcinka trasy, które oznaczają jego początek i koniec. Nie ma na dzień dzisiejszy innych możliwości poprowadzenia niż proponowane dwa warianty.

Wójcicka K. – Prośba o zaproponowanie we wnioskach lepszego, sensowniejszego przebiegu drogi, która miałaby określony z góry początek i koniec (węzeł „Zakręt” – węzeł „Drewinica”).

Hetmanek G. (GDDKiA) – wyjaśnia cel spotkania. Prosi o złożenie wniosków, a nie wykrzykiwanie, co się komu nie podoba. Jeżeli istniałyby inne, lepsze, alternatywne warianty to zostałyby one zaproponowane.

Zdaniem grupy mieszkańców należy rozpatrzyć wariant Pana Kaczorka, Pana Lipki.

Hetmanek G. – To zrozumiałe, że dla mieszkańców będących przeciwnikami budowy WOW przez Sulejówkę to są idealne warianty, bo przebiegają z dala od miasta. Jednak są to warianty nierozpatrywane między innymi ze względu na to, że ich realizacja wymagałaby znacznie większej ilości wyburzeń w innych miejscowościach niż wariant czerwony czy zielony przez Sulejówkę.

Warianty, o których wspomnieli zgromadzeni też były w przeszłości odrzucane przez różne instytucje, natomiast te proponowane na spotkaniu (czerwony, zielony), jako jedyne znajdują się w różnych dokumentach dotyczących zagospodarowania przestrzennego.

(Śmigielka J.) - Dlaczego odrzucony przed laty projekt (wariant zielony) został powtórnie przytoczony? W 2005 r. projekt został odrzucony przez SANEPID. Prośba o komentarz do raportu SANEPID-u dot. wariantu zielonego. Zarzut, że projekty nie są zgodne z zapisami prawa.

Hetmanek G. – Prośba o składanie wniosków z zastrzeżeniami i opiniami, co do proponowanych wariantów. Zapewnienie, że wszystkie proponowane przez GDDKiA warianty zgodne są z przepisami prawa. Przepisy obowiązują wszystkich, przestrzegane jest zarówno prawo krajowe jak i unijne. Jeżeli trasa nie będzie spełniała wymogów prawnych to będzie ona odrzucona przez RDOŚ.

(Przeździecki B.) - Prośba o ustosunkowanie się do tego, że działki w pobliżu planowanej inwestycji są „zablokowane”. Nie ma informacji czy i kiedy ziemie te zostaną wykupione. Nie wiadomo czy inwestowanie, rozbudowa działki ma sens. Niektórzy mieszkańcy już blisko 30 lat czekają na możliwość rozbudowy swoich działek.

Na dzień dzisiejszy nie ma decyzji GDDKiA. Dlaczego nie ma decyzji dotyczących wysiedlania ludzi czy wykupywania działek?

Hetmanek G. – Dopiero decyzja ZRID-u upoważnia GDDKiA do rozmów z mieszkańcami, właścicielami działek na temat ich wysiedleni i wykupu. Prośba o zadanie tego pytania na wniosku. Na spotkaniu nikt nie ma kompetencji by odpowiedzieć na to pytanie.

(Śmigielska J.) - Prośba o przygotowanie i zaprezentowanie innych wariantów przebiegu obwodnicy.

Hetmanek G. - Jeśli zgłoszone we wnioskach uwagi będą zasadne, będą rozpatrywane inne ewentualne rozwiązania. Na dzień dzisiejszy Inwestor nie widzi możliwości poprowadzenia trasy WOW inaczej niż jest to proponowane w wariantach czerwonym lub zielonym.

(Śmigielska J.) Prośba o wytłumaczenie zgromadzonym zasadności przebiegu proponowanych wariantów obwodnicy. Proponowane warianty naruszają plany zagospodarowania przestrzennego.

(Śmigielska J.) - W jaki sposób wariant zielony zgodny jest ze studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sulejówek z 2010 r.?

Hetmanek G. – Jak na trasę tej klasy, wielkości i szerokości znaleziono korytarz, dla którego potrzebna jest minimalna ilość wyburzeń. Inne realizowane inwestycje są o wiele bardziej kolizyjne. Zielony wariant praktycznie nie koliduje z zabudową. Trasa będzie w pewnym stopniu uciążliwa, ale tego całkowicie wykluczyć się nie da.

Wójcicka K. – Projektując prezentowane warianty brano przede wszystkim pod uwagę zgodność materiałów dotyczących zagospodarowania przestrzennego dla Dzielnicy Wesoła i przebiegu wariantu czerwonego. Jednak przede wszystkim, jeśli chodzi o materiały planistyczne – specustawa drogowa – zwalnia wykonawców dróg z obowiązku honorowania tych materiałów.

Mieszkaniec Sulejówka - Dlaczego proponuje się drogę przez środek terenów rekreacyjnych i inwestycyjnych? Jest to równoznaczne z wprowadzeniem na analizowany obszar kilku tysięcy samochodów na dobę. Prośba o ustosunkowanie się Burmistrza Sulejówka. Dlaczego mieszkańcy mają godzić się na to żeby pod ich domami krzyżowały się cztery wielkie trasy tranzytowe?

Śliwa A. (Burmistrz Sulejówka) - Z punktu widzenia Rady Miasta Sulejówka bardziej korzystny wydaje się być wariant czerwony, ponieważ przebiega on: dalej od zabudowań, dalej od ujęć wód oraz przewiduje budowę węzła „Wesoła”. Czerwony wariant dużo bardziej korzystny.

(Wojtyniak M.) - Zarzut, że wariant zielony jest stworzony specjalnie tak słaby, żeby jedynym w miarę racjonalnym wyborem był wariant czerwony. Jednak wariant czerwony również pozostawia wiele do życzenia.

(Tesseyre M.) - Wypowiedź dotycząca hałasu. W lesie tło akustyczne wymaga szczególnej troski a rozporządzenie Ministra Środowiska określające maksymalne wartości hałasu w dzień i w nocy jest nieadekwatne do tych wymagań. Inaczej odczuwalny jest dodatkowy hałas związany z nową drogą w głośnym mieście niż w cichym lesie. Najgorszym etapem będzie budowa a nie eksploatacja drogi.

Czy wszelki transport maszyn roboczych, materiałów będzie się odbywał wyłącznie w pasie technicznym drogi czy też wykorzystywane będą drogi lokalne np. Paderewskiego, Wspólna itd.? Jeżeli, tylko pas techniczny to dobrze.

W tej chwili drogi lokalne w pobliżu planowanej trasy są gruntowe. Czy będą one utwardzane w ramach projektu? Czy będzie to należało do gminy?

Hetmanek G. - Ciągi technologiczne dowożące materiały i maszyny będą głównie prowadzone korytarzem przyszłej trasy WOW, jak najdalej od zabudowy, chociaż całkowicie uciążliwości dla mieszkańców nie da się wykluczyć. Zakłada się wybudowanie ciągu tras równoległych, obsługujących przyległe do trasy WOW tereny. Inwestor nie ograniczy się do zrobienia jedynie jezdnii ekspresowej, ale będą też budowane inne jezdnie. Odcinki dróg poprzecznych będą utwardzane.

(Sota A.) - Uważa, że obwodnica jest bardzo potrzebna i czeka na nią od lat. Prośba o przedstawienie układu poprzecznego projektowanej drogi (wyniesienie ponad teren, wysokość estakad i przejazdów, rodzaje nasypów). Biorąc za punkt „0” ul. Piłsudskiego czy inwestycja jest przewidziana na poziomie gruntu?

Wójcicka K. – Zaczynając od przecięcia planowanej trasy z ul. Okuniewską:

- przewidywana jest tu droga ekspresowa idącą górą nad linią kolejową i ul. Okuniewską – skrajnia drogowa ul. Okuniewskiej - w tym przypadku decyduje kolej, prawdopodobnie będzie to konstrukcja osiagająca maksymalnie 7 m.

W przypadku wariantu czerwonego - tunel - maksymalny wykop na poziomie minus 12 metrów pod powierzchnią ziemi. Idąc dalej - ul. Rejtana - przejazd gospodarczy, nad którym przebiegnie droga ekspresowa górą a przejazd ulokowany w nasypie. Jeśli chodzi o węzeł „Wesoła” – droga ekspresowa przejdzie dołem – pod węzłem. Następnie ul. I Praskiego Pułku przekracza górą drogę ekspresową. Hipodrom – przejazd gospodarczy w nasypie drogowym (przejazd w poziomie terenu), ul. Piłsudskiego – na poziomie terenu, droga ekspresowa poprowadzona górą nad ul. Piłsudskiego.

W przypadku wariantu zielonego - ul. Długa przeprowadzona w poziomie terenu, droga ekspresowa górą. Ul. I Praskiego Pułku poprowadzona w poziomie terenu, droga ekspresowa górą - wysokość maksymalna 4,5 m. Jeśli chodzi o przedłużenie ul. Wspólnej i ul. Mickiewicza to przejdą one w poziomie terenu, droga ekspresowa górą.

Prośba o ewentualne wnioski o zmianę tych koncepcji. Wariantowanie rozwiązań wysokościowych w następnych etapach, w tym momencie wybieramy tylko wariant przebiegu.

(Tesseyre M.) - Prośba o zaprezentowanie przekroju poprzecznego wariantów i zestawienie ich z np. średnią wysokością koron zadrzewienia, średnią wysokością zabudowy oraz w stosunku do rzędnych terenu – tak, aby problem pokazać krajobrazowo.

(Guszkowska I.) - Ile „ton” silnie toksycznych związków chemicznych z obwodnicy i dróg pobocznych spadnie na mieszkańców? Skumulowane zostaną zanieczyszczenia powietrza z WOW, al. Piłsudskiego, ul. Okuniewskiej oraz z Traktu Brzeskiego.

Czechowski K. – Podczas projektowania modeluje się przewidywane stężenia i sposób rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza podczas eksploatacji drogi. Na etapie raportu oddziaływania na środowisko, są wykonywane prognozy takich zanieczyszczeń. Pomiary z innych, podobnych tras, wykonane raporty porealizacyjne wskazują na to, że w większości przypadków dopuszczalne stężenie zanieczyszczeń powietrza mieści się w pasie drogowym.

(Kołyś M.) – Pytanie: kto fizycznie przygotowywał prezentację? Zarzut, że prezentacja ma za zadanie zmanipulować odbiorców (przekaz podprogowy): „zielony idź, czerwony stój”. Ponadto badania ONZ wskazują, że w ciągu trzydziestu najbliższych lat najwięcej wojen na świecie wybuchnie o wodę pitną, a trasa w proponowanych przebiegach zagrazi dostępowi mieszkańców Sulejówka do bogatych zasobów wody. Prośba o nieokłamywanie społeczeństwa, że ilość tirów, która będzie pokonywała w ciągu doby planowaną trasę nie będzie miała wpływu na klimat akustyczny i zdrowie mieszkańców Sulejówka.

(Prydyński I.) – Właściciel firmy transportowej. Wydaje się, że wzmożony transport z Rosji będzie w dużej mierze prowadzony planowaną trasą. Czy obwodnica będzie drogą tranzytową z Rosji i Ukrainy dla setek tysięcy TIR-ów? Czy można odsunąć od Sulejówka/Wesołej węzeł, który łączył będzie wielkie drogi tranzytowe? Prośba o rozpatrzenie wariantu przez poligon, gdzie wzdłuż drogi będą mogły rozwijać się np. hale magazynowe czy firmy z branż, które mogą być uciążliwe, gdy ulokowane są na terenach zamieszkałych.

Hetmanek G. – Pewne rzeczy zostały już przesądzone, nie w kontekście inwestycji tylko w kontekście pewnych planów, które obowiązują np. w m.st Warszawa. Chodzi tu chociażby o studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego z 2006 r., który tworzy podstawę układu komunikacyjnego Warszawy. Prośba o ostudzenie emocji i spokojne zastanowienie się, który wariant byłby dla zgromadzonych lepszy, korzystniejszy.

Mieszkaniec Sulejówka - Dlaczego preferujecie wariant, który był wielokrotnie odrzucany?

Czechowski K. – Decyzja środowiskowa dla tej inwestycji była już w przeszłości wydana. Została wydana na wariant czerwony. Decyzja została uchylona na wniosek Inwestora ze względu na obszary Natura 2000 w Zielonce. Teraz powtarzany jest ten sam etap, a sam projektowany przebieg wariantu na terenie miasta Sulejówek nie zmienił się.

Mieszkaniec Sulejówka - Na ile wariant zielony jest zbliżony do strefy ochrony bezpośredniej ujęć wód? Wariant zielony zagrażać będzie terenowi ochrony bezpośredniej ujęć wód podziemnych. Ze względu na ochronę podziemnych zasobów wodnych latami nie można było zabudowywać działek, a teraz na potrzeby inwestycji drogowej pozwolenie zostanie wydane?

Knyszyński F. - Teren ochrony bezpośredniej sięga promienia 10 m od studni, więc nie ma mowy o przekroczeniu tej granicy przez projektowaną drogę.

Mieszkaniec Sulejówka - Zarzut, że tak naprawdę oferowany jest tylko jeden wariant, mieszkańcy zmuszeni są do wybierania między mniejszym a większym złem. Wniosek o przedłużeniu terminu składania wniosków do 3 miesięcy od daty niniejszego spotkania.

Wniosek o przedłużeniu terminu składania wniosków został odrzucony.

Mieszkaniec Sulejówka - Wypowiedź, że prof. Kraszewski dopiero po trzech latach zgodził się, że wariant czerwony jest dopuszczalny. Wcześniej forsowany był wariant zielony. Prośba o przedstawienie aktów prawnych, według których wariant zielony jest zasadny.

Hetmanek G. - GDDKiA zgadza się, że projekty wariantów nie do końca zgodne są z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Sulejówka, jednak zastosowano zapisy tzw. „specustawy drogowej”. GDDKiA dąży do tego, aby rozpatrywane przez warianty w jak największym możliwym stopniu nawiązywały do miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Mieszkaniec Sulejówka - Czy drogą odbywać się będzie ruch tranzytowy?

Hetmanek G. – Ruch tranzytowy odbywać się będzie głównie drogą nr 50, między innymi oddaną niedawno obwodnicą Żyrardowa.

Mieszkaniec Sulejówka - Pytanie do zgromadzonych na sali: Kto jest za odrzuceniem obu wariantów i szukaniem nowego rozwiązania omijającego Sulejówek?

Okolo 90% zgromadzonych na sali podnosi rękę chcąc odrzucić oba z proponowanych wariantów przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy.

(Wojtyniak M.) Czy TIR-y będą miały zakaz wjazdu do Warszawy od strony Sulejówka, Wesołej?

Hetmanek G. - Kwestia dostępu TIR-ów do Warszawy zależeć będzie od władz miasta.

(Grodzki A.) Prośba o ustosunkowanie się Burmistrza Sulejówka do wariantu przebiegu obwodnicy przez „poligon”.

Burmistrz Śliwa A. – Jak dotąd władze gminy nie rozpatrywały wariantu budowy WOW przez poligon. GDDKiA skierowała do gminy pytania dotyczące preferowanego wariantu (zielony czy czerwony). Niniejsze spotkanie będzie wyjściową do dalszych rozważań. Burmistrz Sulejówka poprosił o liczne składanie wniosków z wszelkimi, uwagami, propozycjami i opiniami.

Spotkanie zakończyło się ok godz. 20.30.

Załącznik 4.1 Wnioski jednostek administracyjnych i samorządowych

(1)



Urząd Miasta Marki

Al. J. Piłsudskiego 95
05-270 MARKI

Tel. (0-22) 781-10-03
Fax. (0-22) 781-13-78

REGON: 000526009
NIP: 125-00-18-556

Konto: PKO BP S.A. IVO/Warszawa Nr. 37 10201042 122500030

Marki, dnia 15 stycznia 2013 r.

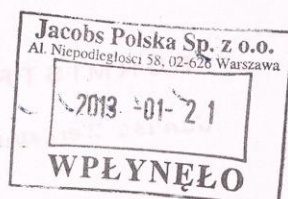
WI.7211.2.2013

JHM/P/133/01/2013

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58

02-626 Warszawa



W związku z pismem znak OS/258/KW/267/2012 z dnia 20 grudnia 2012 roku dotyczącym zaopiniowania rozwiązań projektowych w zakresie przebiegu oraz wstępnej lokalizacji infrastruktury drogowej jak i przedstawionych wariantów węzłów drogowych informuję, że zaprojektowany węzeł drogowy „Drewnica” zlokalizowany częściowo na terenie miasta Marki, ingeruje w bardzo dużym stopniu w tereny aktualnie przeznaczone w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego miasta „Marki II” pod zabudowę mieszkaniowo-usługową. W miejscu projektowanego połączenia Wschodniej Obwodnicy Warszawy S-17 z trasą S-8 powołany plan ustala wyłącznie przebieg drogi ekspresowej S-8 VIA BALTICA. Ponadto informuję również, że zaprojektowany częściowo na terenie miasta Marki węzeł drogowy „Drewnica” zlokalizowany jest na terenach określonych w planie miejscowym „Marki II” jako obszary górnicze i tereny górnicze.

Wydział Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej pragnie zwrócić uwagę na zagadnienia związane z funkcjonowaniem urządzeń wodnych na obszarze zajętych przez inwestycje. Projektowany węzeł trasy S-17 koliduje z rowami zlokalizowanymi na działkach nr ew. 30 obręb 5-11 oraz dz. ew. nr 37 obręb 5-05 w Markach. W/w rowy są obecnie w bardzo złym stanie, jednak biorąc pod uwagę ich wyodrębnienie w ewidencji gruntów podlegają one ochronie wynikającej z Prawa Wodnego i z pewnością, w miarę rozwoju urbanistycznego tego rejonu Marki, będą odtwarzane.

Sporządził: Łukasz Włodarczyk Wydział Infrastruktury tel. 22 781 10 03 wew. 115.

Prawdopodobnie mają także znaczący wpływ na stosunki wodne panujące na ich przedłużeniu poza granicami Miasta Marki na terenach będących w zarządzie Nadleśnictwa Drewnica.

W związku z powyższym UMM proponuje ujęcie w projekcie budowy trasy, budowy rowu zaznaczonego na rysunku kolorem zielonym (dwa warianty) którego rzędne powinny być wyznaczone tak, aby umożliwić przepływ wody zgodny ze strzałkami. Sugerujemy także wykonanie przepustów na przedłużeniu istniejących rowów (częściowo w zakresie projektu trasy S-8). Uwzględnienie takiego przebiegu rowów w projekcie dawałoby gwarancję nienaruszania stosunków wodnych w tym rejonie, a także umożliwiała odwonienie samej trasy do rowu R-9 biegnącego do rzeki Długiej.

Załączniki:

1. mapa z proponowanym przebiegiem rowów
2. wypisy z ewidencji gruntów


BURMISTRZ
Janusz Wierczyński

Otrzymują :

1. adresat;
2. Nadleśnictwo Drewnica ul. Kolejowa 31, 05-091 Ząbki;
3. a/a

Sporządził: Łukasz Włodarczyk Wydział Infrastruktury tel. 22 781 10 03 wew. 115.

(2)



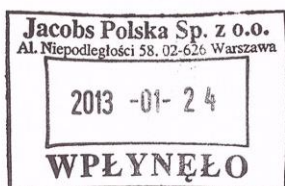
ZASTĘPCA BURMISTRZA DZIELNICY WESOŁA
MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

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

Znak sprawy: UD-XIV-WIR.7211.4.2013.APY

Warszawa, dnia 21 stycznia 2013 r.

JLWMP/172/01/2013



Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

W związku z pismem OS/258/KW/2259/2012 z dnia 20.12.2012r. Urząd Dzielnicy Wesoła przekazuje opinię dotyczącą rozwiązań projektowych w zakresie przebiegu oraz wstępnej lokalizacji infrastruktury drogowej oraz wskazania wariantu preferowanego w zakresie przebiegu trasy S-17 jak i przedstawionych wariantów węzłów drogowych.

OPINIA

Urząd Dzielnicy zdecydowanie preferuje wariant 1 lub 2 (na terenie Dzielnicy Wesoła oba warianty mają ten sam przebieg).

Stanowisko w zakresie przebiegu wg wariantu 1 (2) na obszarach Dzielnicy Wesoła ujętych na arkuszach od 6 do 11:

1) Arkusz 6 i 6a - **Węzeł Okuniewska**

- ze względu na prosty układ preferowane jest rozwiązanie przedstawione na arkuszu 6a z zastrzeżeniem konieczności zlokalizowania sygnalizacji świetlnej na włączeniach w ul. Okuniewską lub zaprojektowaniem na tych włączeniach rond,

2) Arkusz 7

- należy przedłużyć ścieżkę rowerową od ul. Długiej do planowanej ścieżki rowerowej w ul. Niemcewicza,
- w związku z przerwaniem ciągłości komunikacji ulic znajdujących się nad tunelem na odcinku od ul. Warszawskiej do ul. Uroczej zasadne jest wybudowanie przez GDDKiA ulic równoległych do tunelu tj. ul. Matejki i ul. Krasickiego, którymi możliwy będzie bezpośredni dojazd do "przerwanych" ulic.

3) Arkusz 8 - bez uwag

4) Arkusz 9 i 9a - **Węzeł 1. Praskiego Pułku**

- odrzucamy rozwiązanie bez węzła przedstawione na arkuszu 9a,
- włączenia w ul. 1. Praskiego Pułku powinny być zaprojektowane poprzez rondo

- brak włączenia ul. Staszica w ul. 1. Praskiego Pułku od strony zachodniej - drogą tą planowana jest obsługa komunikacyjna nieruchomości przeciętych WOW w zachodniej części os. Groszówka obsługiwanych dotąd ul. Prusa (ujęta w koncepcji do likwidacji)

- w ul. 1. Praskiego Pułku planowana jest budowa ścieżki rowerowej. W koncepcji WOW należy przewidzieć budowę ścieżki rowerowej na przebudowywanym odcinku tej ulicy.

5) Arkusz 10

- na dużym odcinku od Hipodromu aż do ul. Topolowej nie ma możliwości przejścia dla pieszych przez WOW - okoliczne lasy są terenem licznie uczęszczanym przez spacerowiczów i turystów

6) Arkusz 11

- brak dojazdu do działek położonych przy drodze prywatnej zlokalizowanej na działce nr ew. 56 (obecnie dojazd od Piłsudskiego). Droga ta nie ma ciągłości w kierunku istniejącej drogi prywatnej prowadzącej do ul. Mazowieckiej (dz. nr ew. 61).

- w związku z budową wiaduktu nad ul. Piłsudskiego należy zmodernizować skrzyżowanie ul. Topolowej z ul. Piłsudskiego ze względu na bezpieczeństwo użytkowników ruchu. Obecny wyjazd z ul. Topolowej zlokalizowany jest pod dużym kątem, a po wybudowaniu wiaduktu jeszcze bardziej zostanie ograniczona widoczność na skrzyżowaniu.

ZASTĘPCA BURMISTRZA
Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy

Krzysztof Karpieński

(3)



ZASTĘPCA BURMISTRZA DZIELNICY REMBERTÓW

MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

al. gen. A. Chruściela „Montera” 28, 04-401 Warszawa

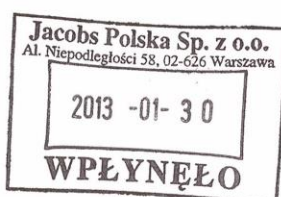
tel. 22 515 15 03, faks 22 515 18 19

ratusz@rembertow.waw.pl, www.rembertow.waw.pl

Warszawa 25.01.2013

UD-VIII-WIR-D.7211.22013.ECI

J/km 1 P | 208 | 01 | 2013



Jacobs Polska Sp. z o.o.

02-626 Warszawa

Al. Niepodległości 58

Urząd m.st. Warszawy Dzielnica Rembertów po zapoznaniu się z materiałami dotyczącymi przebiegu Obwodnicy Południowo -Wschodniej na terenie Dzielnicy Rembertów informuje że wnosi uwagi dotyczące rozwiązań trasy S-17.

Wnosimy o zmianę zakresu budowy ulicy BUDNICZEJ tj. połączenia jej z ulicami zlokalizowanymi na terenie miasta Zielonka i z ulicą Mokry Ług w rejonie przejazdu kolejowego. Wnioskowana ulica powinna być podstawową drogą do obsługi placu budowy drogi S-17 i wykonana przed rozpoczęciem robót na trasie S-17. Umożliwi to dostawę materiałów budowlanych bez korzystania z ul. Mokry Ług, która nie jest dostosowana do ruchu ciężkiego

Zwracamy się o przesunięcie ok. 100m w kierunku wschodnim przejścia dla pieszych i rowerzystów pod obwodnicą zaproponowanego w km 4+570 wg wariantu 1 i w km 4+510 wg wariantu 7 oraz o zamianę tego przejścia na przejazd drogowy. Korzystna będzie lokalizacja przejścia 200 m na zachód od ul. Mokry Ług, między poprzecznymi drogami dojazdowymi po obu stronach obwodnicy przewidzianymi w projekcie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru Mokry Ług (drogi dojazdowe A11KDD i B27KDD).

Zwracamy się o przesunięcie otwartego zbiornika wód opadowych (położonego po północnej stronie obwodnicy) bliżej ul. Budniczej i skierowanie zrzutu z niego do kanału Magenta.

wracamy się o rozpatrzenie możliwości przełożenia drogi serwisowej położonej po północnej stronie S-17 między ul. Budniczą a ul. Mokry Ług na północną stronę rowu M-7 (oznaczenie przyjęte roboczo przez firmę Jacobs sp. z o.o.), w szczególności na odcinku od km 4+600 do km 4+850 wg wariantu 1.

Zwracamy się o zaplanowanie drogi nieutwardzonej o długości ok. 150 m po południowej stronie obwodnicy od ul. Mokry Ług w kierunku wschodnim do najbliższej drogi wzdłuż skraju lasu.

Zwracamy się o udostępnienie projektowanego węzła „Poligon” do celów publicznych. Udostępnienie bezpośredniego włączenia się do trasy ekspresowej na węzle „Poligon” ułatwi dostęp z trasy do północno-wschodniej części Rembertowa, w tym do Akademii Obr

Zwracamy się o udostępnienie wiaduktów nad liniami kolejowymi nr 2 Warszawa – Terespol i nr 449 Rembertów – Zielonka dla obustronnych ciągów pieszo-rowerowych. Ciągi pieszo-rowerowe na wiaduktach oraz pochylnie wyprowadzających ruch rowerowy poza pas drogowy umożliwią wykorzystanie tych obiektów do przekraczania linii kolejowych nie tylko przez użytkowników trasy ekspresowej.

Zwracamy się o wykluczenie stosowania pali wbijanych przy budowie obwodnicy, a w szczególności przy wiadukcie nad ul. Mokry Ług ze względu na uciążliwości z tym związane dla mieszkańców okolicznych domów.

W przypadku wyboru wariantu 3,4,6 lub 7 przez Dzielnicę Wesoła, zwracamy się o rozpatrzenie możliwości wykonania na węźle Rembertów łącznic na południową stronę linii kolejowej nr 2 Warszawa- Terespol umożliwiających połączenie ul. Okuniewskiej z Długą, Wspólną lub Niemcewicza w Wesolej.

Z-ca Burmistrza
Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy

Bożena Osinska

(4)



STAROSTA MIŃSKI

Mińsk Mazowiecki, dnia 12.02.2013 r.

BZ.7111.1.2013

Pan
Krzysztof Czechowski
JACOBS Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

W odpowiedzi na pismo Nr OS/258/KW/257/2012 z dnia 20.12.2012 r. dotyczące określenia przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK Nr 17, uprzejmie informuję, że Zarząd Powiatu Mińskiego na posiedzeniu w dniu 11 lutego 2013 r. pozytywnie zaopiniował wariant 1 (przebieg oznaczony kolorem czerwonym) wraz z przedstawionymi węzłami drogowymi.

Starosta

Antoni Jan Tarczyński

Do wiadomości:
Zarząd Dróg Powiatowych
w Mińsku Mazowieckim

05-300 Mińsk Mazowiecki, ul. Kościuszki 3

tel. (+48 25) 759 87 00, fax (+48 25) 759 87 02

<http://www.powiatminski.pl>, e-mail: sekretariat@powiatminski.pl

(5)



URZĄD MIASTA SULEJÓWEK

ul. Dworcowa 55, 05-070 Sulejówek, tel. 22 7606 230, fax 22 7606 213,
e-mail: sekretariat@umsulejowek.pl

Sulejówek, dnia 25 lutego 2013r.

PU.671.1.2013

**Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa**

Dotyczy: przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy (pismo Jacobs Sp. z o.o OS/258/KM/260/2012 z dnia 20.12.2012r. - data wpływu do tutejszego Urzędu 24.12.2012r.)

Urząd Miasta Sulejówek po zapoznaniu się z przesłanymi materiałami i zasięgnięciu opinii Komisji Środowiska i Zagospodarowania Przestrzennego Rady Miasta Sulejówek (uchwały w załączeniu), wskazuje jako preferowany (do przyjęcia) przebieg obwodnicy według wariantów 1, 2, 5 i 8 (oznaczony kolorem czerwonym odcinek od 14+500 do 13+000) przebiegający śladem dawnego wariantu IIIA, wzdłuż zachodniej granicy administracyjnej miasta i tuż przed cmentarzem skracający na zachód na teren dzielnicy Wesoła miasta stołecznego Warszawy. Rezerwę terenową pod trasę WOW według tego wariantu przewidziano już w ogólnym planie zagospodarowania przestrzennego z 1994r. oraz w dwóch kolejno obowiązujących studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Sulejówka (z 2000r. i 2010r.) oraz w projekcie planu miejscowego z 2005r.

Nie do przyjęcia jest natomiast rozwiązanie projektowe według wariantów 3, 4, 6 i 7 (oznaczony kolorem zielonym odcinek od 14+000 do 11+000) przebiegających przez teren Szkopówki w Sulejówku. Położona na 5-metrowym nasypie, opatrzona ekranami akustycznymi droga ekspresowa w sposób nieodwracalny wpłynie na krajobraz i sposób zagospodarowania tej części miasta oraz zdecydowanie pogorszy jakość życia mieszkańców w tym rejonie. Wariant ten nigdy nie był przez miasto Sulejówek zaakceptowany z uwagi na bliskie sąsiedztwo strefy ochrony pośredniej ujęć wody oraz planowaną rezerwę pod nowe miejskie ujęcia wody na gminnej działce o numerze ewidencyjnym 48 w obrębie 38 znajdującej się na trasie przebiegu wariantu zielonego.

Wątpliwości budzi również przebieg drogi dojazdowej nr 23 znajdującej się poza terenem opracowania (w rejonie węzła „Zakręt”). Naszym zdaniem nadmiernie ingeruje on w prywatne nieruchomości położone na terenie Ratajewa.

W związku z opiniami mieszkańców Sulejówka przedstawionymi na spotkaniu w dniu 18 lutego br. wnosimy o przygotowanie i dopuszczenie do analizy innego wariantu WOW przebiegającego w większym oddaleniu od strefy ochrony ujęć wody w Sulejówku oraz od miejskiej działki, która przeznaczona jest na budowę nowych ujęć wody. Obawiamy się, że bliskość WOW zablokuje możliwość rozbudowy Stacji Uzdatniania Wody przy ulicy Wodociągowej.

BURMISTRZ
Arkadiusz Sliwa

Do wiadomości:

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

W załączeniu:

Uchwały Komisji Środowiska i Zagospodarowania
Przestrzennego Rady Miasta Sulejówek
opiniujące przebieg wariantów WOW:
Nr BRM.0014.6.9.2013 z dnia 12.02.2013
Nr BRM.0014.6.10.2013 z dnia 12.02.2013

(6)

Urząd Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10

05-091 Ząbki

tel. 22 510 97 00

fax: 22 510 98 88

e-mail: um@zabki.pl



Ząbki, dnia 25-02-2013 r.

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58,

02-626 Warszawa

GDDKiA oddział w Warszawie

ul. Mińska 25

03-808 Warszawa

Opinia i wnioski do projektu trasy S-17 Drewnica – Zakręt – etap STEŚ.

W odpowiedzi na pismo OS/258/KW/265/2012 z dnia 20-12-2012 r. oraz w nawiązaniu do przedstawionych prezentacji projektu trasy S-17 w dniach 01-02-2013 na sesji Rady Miasta i 13-02-2013 r. na spotkaniu z mieszkańcami Miasto Ząbki przekazuje swoją opinię oraz zgłasza wnioski do przedstawionego projektu trasy S-17 przebiegającej w otoczeniu miasta Ząbki.

I. Opinia w zakresie przedstawionych rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych.

1. W zakresie przebiegu osi trasy ekspresowej S-17 w sąsiedztwie miasta Ząbki.

Miasto Ząbki pozytywnie opiniuje przebieg wschodni trasy ekspresowej oznaczony na planie orientacyjnym kolorem zielonym (tj. warianty oznaczone W2, W3, W7, W8) i uznaje go za preferowane, jednocześnie negatywnie opiniujemy wariant zachodni przebiegu (czerwony) (tj. warianty oznaczone W1, W4, W5, W6).

Uzasadnienie

Wariant wschodni bardziej wpisuje się w rezerwę pod ww. trasę ustaloną w obowiązującym planie zagospodarowania przestrzennego Miasta Ząbki oraz jest w większym stopniu zgodny z przebiegiem określony w nowym Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania miasta. Przebieg zielony biegnie bliżej linii kolejowej 449, dzięki czemu w mniejszym stopniu dzieli obszar leśny i kumuluje w jednym korytarzu oddziaływanie dwóch inwestycji liniowych co umożliwia m.in. stosowanie wspólnych rozwiązań ograniczających negatywne oddziaływanie na środowisko i realizację wspólnych rozwiązań w zakresie odwodnienia. Przebieg wschodni przebiega w większej odległości od zwartej zabudowy mieszkaniowej przez co zmniejsza się oddziaływanie planowanej inwestycji na zabudowę mieszkalną lub mieszkalno-usługową. Wariant wschodni w mniejszym stopniu ingeruje w krajobraz i strefę konserwatorską dawnego planu zagospodarowania miasta ogrodu Ząbki. Wariant wschodni ma również korzystniejsze rozwiązania geometryczne przebiegu trasy ekspresowej. W naszej ocenie realizacja wariantu czerwonego wiązała by się ze znacznie większym niż dla przebiegu zielonego zakresem przebudowy kolizji z sieciami magistralnymi o charakterze strategicznym dla aglomeracji stołecznej (gazociąg

Urząd Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10

05-091 Ząbki

tel. 22 510 97 00

fax: 22 510 98 88

e-mail: um@zabki.pl



wysokiego ciśnienia oraz linia wysokiego napięcia). W związku z tym realizacja wariantu zielonego powinna być łatwiejsza i tańsza. Wariant czerwony ingeruje w obszary leśne, które są miejscem odpoczynku i rekreacji mieszkańców oraz zbliża się do planowanych obszarów parkowych miasta. W sąsiedztwie nadleśnictwa Drewnica znajduje się wiele szlaków rowerowych wykorzystywanych przez mieszkańców miasta, które zostały by przerwane w wyniku realizacji wariantu czerwonego. Realizacja trasy ekspresowej w wariantcie zachodnim może uniemożliwić w przyszłości rozbudowę skrzyżowanie dróg wojewódzkich 631 i 634 tj. uniemożliwi zbudowanie estakady, w sytuacji, gdy warunki gruntowo – wodne uniemożliwiają wykorzystanie poziomu -1. W naszej ocenie wariant zielony nie wyklucza w przyszłości odkolizyjnienia części relacji na skrzyżowaniu dróg 631 i 634 w poziomie +1.

2. W zakresie rozwiązań węzła Drewnica.

Miasto Ząbki opiniuje rozwiązanie węzła Drewnica bez uwag.

3. W zakresie projektowanego węzła „Ząbki” na strasie S-17.

W naszej ocenie, żadne z przedstawionych rozwiązań nie jest optymalne i nie gwarantuje prawidłowego funkcjonowania układu dróg wojewódzkich w powiązaniu z drogą ekspresową przy jednoczesnym zapewnieniu efektywnej obsługi obszaru miasta Ząbki przez drogę wojewódzką 631. Pragniemy również podkreślić, że węzeł „Ząbki” jest węzłem trasy S-17, który będzie zlokalizowany najbliżej centrum Warszawy co będzie generowało duże obciążenie na relacjach z i do Warszawy. Przedstawione rysunki i przekazane dodatkowe materiały nie dają podstawy do ostatecznej pozytywnej akceptacji któregośkolwiek z przedstawionych rozwiązań węzła „Ząbki”. W dalszej części niniejszego pisma zgłaszamy w tym zakresie wnioski. Odnosząc się do rozwiązań przedstawionych do opinii:

- a) negatywnie opiniujemy przedstawione rozwiązanie powiązania trasy S-17 z drogą wojewódzką 631 na wysokości ul. Szwoleżerów jeśli ma to być jedyne powiązanie trasy ekspresowej S-17 z układem dróg wojewódzkich 631 i 634 w rejonie Ząbek.
- b) z pośród przedstawionych do opinii rozwiązań dwóch wariantów węzłowych w naszej ocenie lepszym rozwiązaniem wydaje się powiązanie trasy ekspresowej z drogą 634 wraz z łącznicami bezpośrednimi pomiędzy trasą S-17 (w relacji z i do S-8 z drogą wojewódzką 631).
- c) pozytywnie opiniujemy kwestie wydzielenia poprowadzenia bezkolizyjnych relacji z drogi 631 w kierunku trasy S-8. Ze względów ruchowych i efektywności istniejących i projektowanych rozwiązań we wnioskach postulujemy modyfikację tego rozwiązania w stosunku do przedstawionego.
- d) wstępnie pozytywnie opiniujemy rozwiązania polegające na dowiezaniu ul. Bankowej z drogą 631 na wysokości ul. Szwoleżerów lub ul. Powstańców można rozważyć też lokalizację tego włączenia na granicy Ząbek i Warszawy. Wskazane jest przeprojektowanie ww. skrzyżowań na rozwiązania dwupoziomowe – wydzielenie bezkolizyjnej relacji w ciągu drogi 631.

Uzasadnienie:

Zgodnie z obecnie obowiązującymi planami zagospodarowania przestrzennego droga wojewódzka 634 ma mieć nowy przebieg na wschód od drogi 631 tj. projektowaną ul. Nowo-Ziemowita w klasie technicznej głównej, o przekroju 2x2. Ciąg ten będzie częścią Trasy Świętokrzyskiej łączącą węzeł „Ząbki” z mostem na Wiśle. W związku z tym zaproponowane powiązanie węzła „Ząbki” trasy ekspresowej S-17 z drogą 634 wydaje się

Urząd Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10
05-091 Ząbki

tel. 22 510 97 00

fax: 22 510 98 88

e-mail: um@zabki.pl



uzasadnione z punktu widzenia planowanych kierunków rozwoju sieci drogowo-ulicznej. Jednak planowane kolizyjnie: włączenie trasy S-17 do drogi 634, skrzyżowanie dróg 631/634 oraz skrzyżowanie na wysokości ul. Szwoleżerów w przedstawionym kształcie mogą w bliskiej perspektywie mieć przekrozoną przepustowość dla części relacji oraz dla ciągu głównego drogi wojewódzkiej 631 co przy występujących w tym rejonach potokach pojazdów może oznaczać, że kolejki pojazdów zablokują kolejne skrzyżowania i wydłużając się dotrą na ciąg główny trasy ekspresowej zmniejszając przepustowość i swobodę ruchu na drodze krajowej. Ponadto zaproponowane rozwiązania dla drogi 631 są niewystarczające do obsługi komunikacyjnej południowej części Ząbek. Dlatego konieczne jest poszukiwanie lepszych rozwiązań o co zwracamy się we wnioskach.

Wydzielenie za pomocą łącznic bezpośrednich dwupasowych największych relacji skrzyżowanych (631-S17) jest dobrym rozwiązaniem, jednak istnienie kolizyjnego skrzyżowania z ul. Szwoleżerów na drodze 631 powoduje przerwanie bezkolizyjnego ciągu dróg wysokiej klasy (Trasa Siekierkowska, Marsa, Żołnierska – Trasa Toruńska), który w dokumentach strategicznych m.st. Warszawy funkcjonuje jako „Etapowa Obwodnica Warszawy”. Przy takim rozwiązaniu skrzyżowanie z ul. Szwoleżerów będzie jedynym punktem kolizyjnym i miejscem tworzenia się kongestii. W naszej ocenie skrzyżowanie drogi 631 z ul. Szwoleżerów w kształcie zaprojektowanym przez MZDW w naszej ocenie po 2020 roku będzie miało przekrozoną przepustowość zarówno dla ciągu głównego jak i dla relacji skrzyżowanych, a zarządca drogi chcąc utrzymać odpowiednią przepustowość drogi wojewódzkiej będzie modyfikował programy sygnalizacji tego skrzyżowania zwiększając przepustowość w ciągu drogi 631 kosztem pogorszenia obsługi komunikacyjnej obszaru Ząbek południowych.

Realizacja zaprezentowanego rozwiązania węzła trasy S-17 z drogą 631 na wysokości ul. Szwoleżerów spowoduje, że potoki samochodów z i w kierunku centrum Warszawy będą kierowane w wąską ulicę miejską o niskich parametrach, wąskiej 5-6 m jezdni, nienormatywnej szerokości chodników i praktycznie niemożliwą do rozbudowy bez drastycznych kosztów finansowych i społecznych związanych z wyburzeniami budynków mieszkalnych na dużą skalę. W związku z powyższym przedstawione rozwiązanie nie może być zaakceptowane ze względów ruchowych, środowiskowych, społecznych i warunków BRD.

Nie widzimy przeciwwskazań do utworzenia skrzyżowania ulicy Bankowej z którąś z ulic miejskich Ząbek tj. Szwoleżerów lub Powstańców, jednak w naszej ocenie optymalne było by jest odkolizyjnienie ciągu głównego drogi 631.

4. W zakresie powiązania ulicy Kolejowej z drogą wojewódzką 631.

Miasto Ząbki opiniuje przedstawione rozwiązanie pozytywnie z następującymi uwagami:

- a) na projektowanym nowym śladzie ulicy Kolejowej zlokalizowany jest się obiekt inżynierski – przepust wodny z 1914 roku znajdujący się w nasypie boczny kolei wąskotorowej, tzw. „linii wojennej Struga-Wawer”. Obiekt ma cechy zabytku. Jego przybliżona lokalizacja przedstawiona jest na załączniku nr 1 wnosimy o zachowanie tego obiektu i wytrasowanie nowego przebiegu ul. Kolejowej tak aby inwestycja nie oddziaływała na ten obiekt negatywnie zarówno w fazie budowy jak i fazie eksploatacji.
- b) Zwracamy się o doprojektowanie ciągu drogi rowerowej lub ciągu pieszo-rowerowego na wschodniej jezdni łączącej ul. Kolejową z drogą 631 i wzdłuż wschodniej strony drogi 631 w kierunku północnym do granicy opracowania oraz o przewidzenie docelowego połączenia tej drogi rowerowej z ulicą Mazowiecką w Zielonce w celu umożliwienia wprowadzenia ruchu rowerowego w układ ulic lokalnych miasta Zielonka.

Urząd Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10

05-091 Ząbki

tel. 22 510 97 00

fax: 22 510 98 88

e-mail: um@zabki.pl



Uzasadnienie

Proponowane rozwiązanie umożliwi obsługę komunikacyjną północnej części Żabek i jej powiązanie z drogą 631. Rozwiązanie to pozwoli na odciążenie ciągu komunikacyjnego w centrum Żabek (ciąg tunelowy), w szczególności skrzyżowania ul. Orlej z ks. Skorupki (634).

Geometria proponowanego włączenia do drogi 631 pozwala na wykorzystanie ul. Kolejowej do prowadzenia regularnej komunikacji autobusowej – czego nie wykluczamy w przyszłości.

Zrobienie drogi rowerowej wzdłuż obu łącznic ul. Kolejowej i po obu stronach drogi 631 od ul. Kolejowej do granicy opracowania w kierunku północnym umożliwi dojazd rowerowy do centrum Zielonki, bez potrzeby przekraczania kolizyjnego drogi 631, dzięki takiemu rozwiązaniu rowerzyści jadący z Zielonki będą mogli dostać się nad wiadukt na linię kolejową bez konieczności kolizyjnego przecinania ciągu drogi 631.

5. W zakresie przebudowy drogi 631 w ramach projektowanej inwestycji GDDKiA.

- a) Doprojektować ciąg pieszo – rowerowy po zachodniej stronie drogi 631 pomiędzy ul. ks. Skorupki (634), a ul. Powstańców wraz z przejazdami rowerowymi na wlotach ulic oraz z powiązaniem dla ruchu rowerowego z ulicami Gajową, Andersena, Szwoleżerów i Powstańców.
- b) Zaprojektować możliwość wyprowadzenia drogi rowerowej w kierunku zachodnim również po południowej stronie ul. ks. Skorupki do granicy opracowania. Rozwiązanie to umożliwi podłączenie ciągu rowerowego planowanej ul. Nowo-Ziemowita bez potrzeby ponownego przebudowywania skrzyżowania dróg 631 i 634.
- c) Zaprojektować przejazd rowerowy lub kładkę rowerową na wysokości ul. Powstańców lub na południe od ul. Powstańców.
- d) W ciągu drogi 631 zaprojektować przystanki autobusowe na wysokości drogi 634, ul. Szwoleżerów, ul. Powstańców oraz zaprojektować oświetlenie i dojeżdżenie do tych przystanków.
- e) Zaprojektować przystanki autobusowe na drodze 634 w obszarze skrzyżowania z drogą 631.

Uzasadnienie

Obsługa komunikacyjna Warszawy i mieszkańców powiatu wołomińskiego oraz stopień zurbanizowania obszaru wymusza dostosowanie modernizowanych dróg wojewódzkich do obsługi regularną komunikacją autobusową, która w najbliższych latach będzie się intensywnie rozwijać. Lokalizacja przystanków w rejonie węzła drogowego z trasą ekspresową jest istotna w sytuacji prowadzenia komunikacji autobusowej na trasie ekspresowej na której nie będzie zlokalizowanych przystanków.

Potrzeba prowadzenia drogi rowerowej po zachodniej stronie drogi 631 w kierunku na południe od drogi 634 wynika z faktu, że po tej stronie drogi wojewódzkiej są zlokalizowane źródła i cele podróży w tym zabudowa mieszkaniowa wielorodzinna oraz znajdują się ulice, które zgodnie z projektem będą ślepe dla ruchu samochodowego (Gajowa, Andersena) – co nie powinno oznaczać odcięcia ich dla komunikacji rowerowej. Rozwój komunikacji autobusowej i rowerowej powoduje zmniejszenie wykorzystania indywidualnej komunikacji samochodowej, co w efekcie przyczynia się do zmniejszenia emisji do środowiska i negatywnego oddziaływania budowanych i przebudowywanych inwestycji liniowych.

Urząd Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10

05-091 Ząbki

tel. 22 510 97 00

fax: 22 510 98 88

e-mail: um@zabki.pl



II Opinia i uwagi o charakterze ogólnym

Miasto Ząbki uważa projektowaną trasę ekspresową S-17 niezbędną i pilną do realizacji – zwłaszcza na odcinku węzeł Drewnica – węzeł Ząbki. Przygotowywana inwestycja ma rozwiązywać problemy komunikacyjne północno-wschodniej części Warszawy na kilkadziesiąt lat w związku z tym powinna być przygotowana ze szczególną starannością. Trasy S-17 wraz z S-8 będą również północno-wschodnią obwodnicą naszego miasta dlatego bardzo zależy nam na ich prawidłowym przygotowaniu i sprawnym zrealizowaniu tej inwestycji.

Duży nasz niepokój budzi sytuacja ograniczenia swobody projektowania związana z zaleceniem minimalizacji zakresu ingerencji w istniejące projekty budowlane dróg 631 i 634 przygotowane na zlecenie MZDW. W ocenie miasta Ząbki projekty tych dróg wojewódzkich powstawały przy minimalnym przygotowaniu studialnym oraz mało starannym przygotowaniu opisu przedmiotu zamówienia, a ostateczny ich kształt wynika z ograniczonych możliwości finansowych inwestora oraz ograniczeń wynikających z przepisów ustawy pzp. Wady jednego z tych projektów na tyle negatywnie wpływają na obsługę komunikacyjną Ząbek i warunki życia naszych mieszkańców, że projekt budowlany został przez nas negatywnie zaopiniowany. W naszej ocenie uzależnianie kształtu projektowanej drogi ekspresowej od rozwiązań przyjętych w projektach dróg niższych klas i kategorii jest metodologicznie niedopuszczalne i może doprowadzić do powstania rozwiązań nieoptymalnych co będzie skutkowało obniżeniem efektywności tej bardzo ważnej i kosztownej inwestycji o znaczeniu ogólnokrajowym. To GDDKiA jako zarządca dróg o najwyższych parametrach technicznych powinien kształtować układ powiązań i rozwiązań sytuacyjno-wysokościowych dróg niższej klasy i kategorii w rejonie punktów węzłowych. Mamy wrażenie, że w tym procesie projektowym jest na odwrót i może to przynieść skutek w postaci niedoskonałego rozwiązania węzła „Ząbki” oraz doprowadzić do upośledzenia funkcjonowania prawobrzeżnego układu dróg obwodowych stolicy. Obecnie Ząbki są kojarzone z korkami na drodze 631, nie chcemy aby po kosztownych inwestycjach MZDW i GDDKiA nadal te korki się tu tworzyły bo to pogarsza warunki życia naszych mieszkańców. W związku z tym składamy wnioski o dokonanie analiz dodatkowych rozwiązań i ponowną weryfikację przyjętych założeń w tym o uszczegółowienie prognoz ruchu.

III. Wnioski Miasta Ząbki do projektu trasy S-17 i przygotowywania dokumentacji

1. Zwracamy się z prośbą, aby mapy sytuacyjne wariantów przebiegu trasy i rozwiązań technicznych węzłów, które będą przygotowywane na potrzeby procedury oceny oddziaływania na środowisko przed RDOŚ przygotować w taki sposób aby widoczny był pas terenu odległy min. 500 m od osi projektowanych wariantów trasy.
2. Nawierzchnie ciągów dróg rowerowych w obszarze objętym opracowaniem zaprojektować z betonu asfaltowego.
3. Zwracamy się z wnioskiem o rozważenie etapowania inwestycji na etapie projektu i realizacji z podziałem na odcinki:
 - a) węzeł Drewnica – węzeł Rembertów na drodze wojewódzkiej 637,
 - b) węzeł Rembertów - węzeł Zakręt.

Uzasadnienie.

Protesty przeciwko S-17 na obszarze dzielnicy Wesola są realnym zagrożeniem tego

Urząd Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10

05-091 Ząbki

tel. 22 510 97 00

fax: 22 510 98 88

e-mail: um@zabki.pl



projektu. Jednocześnie z punktu widzenia funkcjonowania układu drogowo – ulicznego stolicy budowa połączenia Trasy Toruńskiej z drogą 631 ma strategiczne znaczenie ponieważ pozwoli domknąć jedyny ciąg o charakterze obwodowym po prawej stronie Wisły. Realizacja tego powiązania jest również niezmiernie ważna dla miasta Ząbki bo pozwoli ograniczyć zjawisko tranzytu, który obecnie przebiega przez środek naszego miasta. Odcinek północny projektowanej trasy nie wzbudza kontrowersji społecznych i w naszej ocenie nie powinno być przeszkód aby szybko go zrealizować.

4. Wnosimy o uszczegółowienie prognoz ruchu w szczególności o:
 - a) wykonanie prognozy i kartogramów ruchu węzła Ząbki oddzielnie dla szczytu porannego i południowego,
 - b) wykonanie ponownej kalibracji modelu ruchu oparcie o badania natężenia ruchu wykonane wraz pomiarem długości tworzących się kolejek na drogach 631 i 634 czyli wraz z oceną realnego niezaspokojonego popytu wynikającego z przekroczonej przepustowości układu drogowego,
 - c) korektę modelu ruchu i przeliczenie prognoz ruchu z założeniem daty otwarcia dla ruchu obwodnicy Pragi w 2030 r., a trasy Olszynki Grochowskiej w 2050 – co oznacza brak tego elementu w układzie sieci drogowej w horyzoncie prognozowania ruchu dla trasy S17,
 - d) wyliczenie wartości prognozy (popytu) dla wszystkich 30 relacji, które będzie musiał przemieścić projektowany węzeł „Ząbki” w tym celu w programie symulacyjnym należy zamodelować układ skrzyżowania 3 dróg krzyżujących się w jednym punkcie S-17, 631, 634 i znieść ograniczenia geometryczne oraz inne ograniczenia przepustowości co pozwoli uzyskać prognozowane potoki dla wszystkich 24 relacji skrotnych. Dopiero takie dane pozwolą ocenić prawidłowość rozwiązań poszczególnych wariantów węzła „Ząbki”,
 - e) wykonanie i przedstawienie nam wyników mikrosymulacji ruchu w rejonie węzła „Ząbki” dla wybranego rozwiązania wariantowego zarówno dla szczytu porannego jako i popołudniowego. W naszej ocenie miarodajny obszar mikrosymulacji powinien obejmować:
 - drogę ekspresową S-17 od węzła Drewnica do węzła Poligon,
 - drogę S-8 od węzła Piłsudskiego do węzła Zielonka (dawniej „Zielonka 2”)
 - drogę 631 od węzła „Zielonka 2” do projektowanego węzła Czwartaków oraz wszystkie skrzyżowania pośrednie w tym skrzyżowanie z ul. Szwoleżerów
 - drogę 634 pomiędzy istniejącymi lub projektowanymi najbliższymi skrzyżowaniami z sygnalizacją tj. z ulicami Orlą i Kwiatową w Ząbkach oraz ulicą Staszica w Zielonce.

Uzasadnienie

W rejonie węzła „Ząbki” będą krzyżować się 3 trasy wysokich klas technicznych i o bardzo dużym natężeniu ruchu tj. trasa ekspresowa S17, droga 631 (GP) i droga 634 (G). Na drogach 631 i 634 przez część dnia następuje przekroczenie przepustowości, dlatego tradycyjne metody pomiaru natężenia ruchu zliczające pojazdy w przekroju nie są miarodajne w zakresie ceny występującego popytu. Zgodnie z przekazanymi informacjami model był kalibrowany w oparciu o pomiary natężenia ruchu – zliczanie pojazdów w przekroju drogi, w tym część pomiarów była wykonywana automatycznie. Wykorzystanie tych danych do kalibracji modelu może powodować błędy w prognozowaniu ruchu, a rezultaty prognozy ruchu są później podstawą do modelowania wszystkich emisji więc ten błąd będzie propagował się dalej. Dlatego wnosimy o wykonanie badań natężenia ruchu na

Urząd Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10

05-091 Ząbki

tel. 22 510 97 00

fax: 22 510 98 88

e-mail: um@zabki.pl



drogach 631 i 634 wraz z pomiarem tworzących się kolejek i ponowne skalibrowanie modelu ruchu w oparciu o tak pozyskane dane.

W związku z małą gęstością układu drogowego po prawej stronie Wisły – brakiem połączeń redundantnych o małym współczynniku oporu, prognozy uzyskane z modelu wykazują dużą zależność od rozbudowy sieci drogowej. Z naszej wiedzy i obserwacji procesu planowania i przygotowywania inwestycji liniowych w Warszawie wnika, że przyjęte w modelu terminy włączenia do sieci drogowej nowych odcinków dróg o wysokich parametrach są zbyt optymistyczne. W naszej ocenie praska część obwodnicy śródmiejskiej Warszawy na odcinku ul. Wiatraczna - węzeł Żaba nie zostanie oddana do ruchu przed 2025 rokiem, a powstanie Trasy Olszynki Grochowskiej (praskiej części obwodnicy miejskiej) nie jest realne w okresie prognozy. Żadna z tych inwestycji nie jest ujęta w horyzoncie czasowym nawet jako prace przygotowawcze w obowiązującej Wieloletniej Prognozie Finansowej m.st. Warszawy do 2042 roku. Należy również skorygować założone zbyt optymistycznie tempo rozwój ciągu Trasy Mostu Północnego zwłaszcza w kierunku wschodnim, oraz niedoszacowanie tego rozwoju w kierunku zachodnim. Należy również uwzględnić deklasację fragmentu tego ciągu drogowego wprowadzoną w nowym studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania miasta Marki, które praktycznie przekreśla możliwość kontynuacji tej tras na wschód do powiązania z drogą krajową Nr 8. To skutkuje zwiększeniem potoków ruchu na ciągu Trasy Toruńskiej (S-8) i dociążenie węzłów Marki (Piłsudskiego), Drewnica i Ząbki.

W związku z brakiem praskiej części obwodnicy śródmiejskiej i miejskiej ich rolę będzie musiał spełniać ciąg Trasy Siekierkowskiej z ulicą Marsa i Żołnierską, drogą 631 oraz Trasą Toruńska, a także w mniejszym stopniu trasa S-17. W związku z tym na węźle Ząbki będą bardzo obciążone relacje skrajne prowadzące wymianę ruchu między trasą S17, a drogami 631 i 634 w kierunku Warszawy. Maksymalna wartość tych relacji powinna wystąpić tuż przed otwarciem praskiej części obwodnicy śródmiejskiej tj. realnie pomiędzy 2025-2030.

W związku z dużą ilością czynników wpływających na rozkład i swobodę ruchu w rejonie węzła „Ząbki”, a także złożoność układu drogowo-ulicznego akceptacja ostatecznego rozwiązania węzła z naszej strony powinna nastąpić na podstawie zamodelowania tego układu w skali mikro tj. mikrosymulacji zarówno dla warunków szczytu porannego jak i popołudniowego.

6. Wnosimy o wykonanie koncepcji rozwiązania węzła Ząbki w taki sposób, aby zachować bezkolizyjność ciągu drogi 631 pomiędzy węzłem Czwartaków na ul. Żołnierskiej (Warszawa) do włączenia w drogę S17 wraz z jednoczesnym polepszeniem dostępności miasta Ząbki do drogi 631 w postaci dodatkowego skrzyżowania na wysokości ul. Powstańców lub na granicy m.st. Warszawy. W naszej ocenie może zostać to zrealizowane: poprzez doprojektowanie do drogi 631 dróg zbiorczo – rozprowadzających oraz obiektów nad skrzyżowaniami dla ciągu głównego drogi 631. Szkic proponowanego rozwiązania przedstawiono w załączniku nr 2.

Uzasadnienie

Rozwiązanie to pozwoli odseparować ruchu o charakterze obwodowym (tranzytowym) relacji Trasa Siekierkowska – Trasa Toruńska lub obwodnica Marek od ruchu źródłowo docelowego związanego z obszarem miast Ząbki, Zielonka i obszaru powiatu wołomińskiego, a także umożliwi prawidłową obsługę komunikacyjną południowej części miasta Ząbki.

Urząd Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10

05-091 Ząbki

tel. 22 510 97 00

fax: 22 510 98 88

e-mail: um@zabki.pl



7. Zwracamy się o przeanalizowanie wariantu węzła z przesunięciem układu łącznic bezpośrednich S17 – DW631 na południe tak aby ich włączenie w trasę S17 następowało pomiędzy obiektem nad linią kolejową 449, a układem łącznic węzła prowadzących do skrzyżowania z drogą 634. Włączenie łącznic w ciąg drogi 631 zlokalizowane nas na południe od ul. Powstańców. Schemat proponowanego rozwiązania w załączniku nr 3.

Uzasadnienie

Takie rozwiązania pozwolą zwiększyć przepustowość i upłynni ruch na drodze 631 oraz zmniejszy zakres niekorzystnego oddziaływania ruchu samochodowego na obszar Natura 2000 (Strzebla Błotna w Zielonce) poprzez zmniejszenie ruchu występującego w bezpośrednim otoczeniu tego obszaru. Ruch zostanie wcześniej przeniesiony na zabezpieczoną akustycznie i posiadającą szczelny system odwodnienia z osadnikami trasę ekspresową, której oddziaływanie jest znacznie mniejsze niż kolizyjnego skrzyżowania dróg wojewódzkich.

8. Prosimy o przeanalizowanie możliwość zrealizowania węzła „Ząbki” trasy S-17 z drogą 634 bez dodatkowego kolizyjnego skrzyżowania z wyspą centralną z wykorzystaniem i rozbudowaniem planowanych wiaduktów nad linią kolejową 449 Zielonka-Rembertów w ciągu drogi 634. Schemat proponowanego rozwiązania w załączniku nr 4.

Uzasadnienie

Takie rozwiązanie upłynni ruch, polepsza funkcjonowanie węzła, zmniejsza oddziaływanie inwestycji na obszar Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce.

9. Wnosimy o rozważenie rozwiązania węzła „Ząbki” zgodnie ze schematami zawartym w załączniku nr 5 wariant a) rozwiązanie z węzłem typu koniczyna oraz wariant b) z prowadzeniem łącznic bezpośrednich w rejonie przecięcia trasy S-17 z linią kolejową nr 21 lub rozwiązań będących kompilacją propozycji zawartych w załącznikach 2-5.

Uzasadnienie

W naszej wstępnej ocenie, rozwiązanie w wariantcie a) powinno okazać się optymalne zarówno z punktu widzenia obsługi ciągu trasy ekspresowej, dróg wojewódzkich i obszaru miasta Ząbki, powiatu wołomińskiego i Warszawy. Proponowane rozwiązanie minimalizuje oddziaływania skumulowane ciągów drogowych na obszar Natura 2000 „Strzebla Błotna w Zielone”.

Rozwiązanie w wariantcie b) zakłada inny sposób prowadzenia łącznic bezpośrednich przy zachowaniu rozwiązania samego węzła w kształcie proponowanym oraz z korektą rozwiązania włączania w drogę 634. Rozwiązanie w tym wariantcie jest bardziej przejrzyste i intuicyjne z punktu widzenia kierowcy.

Z-ca BURMISTRZA
Miasta Ząbki

Artur Murawski

Urząd Miasta Ząbki

ul. Wojska Polskiego 10

05-091 Ząbki

tel. 22 510 97 00

fax: 22 510 98 88

e-mail: um@zabki.pl



Załączniki:

1. Lokalizacja i fotografia przepustu w rejonie projektowanej ul. Kolejowej.
2. Schemat odkolizynienia ciągu głównego drogi wojewódzkiej 631 w sąsiedztwie węzła Ząbki.
3. Schemat - zmiana lokalizacji łącznic bezpośrednich 631-S17.
4. Schemat bezkolizyjnego powiązania trasy S-17 z drogą 634
5. Wnioskowane przez miasto warianty rozwiązania węzła „Ząbki” warianty a i b

Do wiadomości:

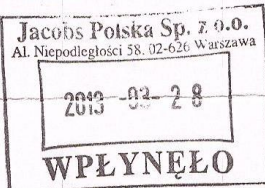
1. **Biuro Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy**
00-382 Warszawa, ul. Solec 48
2. **Biuro Architektury i Planowania Urzędu m.st. Warszawy**
00-901 Warszawa, pl. Defilad 1.
3. **Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich**
00-048 Warszawa, ul. Mazowiecka 14.

(7)

Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie
ul. Mazowiecka 14, 02-048 Warszawa
tel. (22) 244 90 00 do 12
fax (22) 244 90 13
dyrekcja@mzdww.pl
www.mzdww.pl



Mazowiecki Zarząd
Dróg Wojewódzkich
w Warszawie



Warszawa, 14 marca 2013 r.

L.dz. 33097

PP - 7334 - 122 - 12 - KZ

J/mm/1/666/03/2013

✓ Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dotyczy: koncepcji rozwiązań Wschodniej Obwodnicy Warszawy (w zakresie węzła „Zielonka” - z drogami wojewódzkimi nr 631 i 634).

W odpowiedzi na pismo znak: OS/258/KW/266/2012 z dnia 20.12.2012 r., po odbyciu spotkania w dniu 20.02.2013 r., z udziałem przedstawicieli GDDKiA oraz biur projektowych opracowujących projekty dróg w przedmiotowym rejonie, przedstawiamy następujące stanowisko w kwestii oceny prezentowanych w opiniowanym opracowaniu rozwiązań.

Po przeprowadzonych w trakcie opiniowania analizach funkcjonalno-ruchowych oraz technicznych dochodzimy do wniosku, że realizacja przedstawionych wariantów rozwiązań węzła „Zielonka” na tyle głęboko ingeruje w dotychczas projektowany kształt przyległych odcinków dróg wojewódzkich, że stawia pod dużym znakiem zapytania racjonalność wcześniejszego przeprowadzenia ich rozbudowy, w tym szczególnie odcinka drogi wojewódzkiej nr 631 w sąsiedztwie miasta Ząbki. Wszystko wskazuje na to, że do istotnej przebudowy tego odcinka (w związku z realizacją węzła „Zielonka”) miałyby dojść w zasadzie niedługo po jego oddaniu do ruchu po planowanym przeprowadzeniu rozbudowy, co spowodowałoby utratę gwarancji dla wykonanych robót, oraz przede wszystkim utratę środków unijnych, które MZDW zamierza pozyskać na ten cel. Według obecnych planów MZDW przebudowa drogi nr 631 na przedmiotowym odcinku miałyby być przeprowadzona w latach 2013-2016, natomiast planowane rozpoczęcie realizacji WOW to lata 2017-2018. Należy liczyć się również z negatywnym odbiorem społecznym takiej sytuacji, prowadzącym do oceny działania zarządów obu kategorii dróg jako kompletnie nieskoordynowanego, a także do ważkiego zarzutu niegospodarności.

Uwzględniając powyższe aspekty, zmuszeni jesteśmy wstrzymać się z wyrażeniem pozytywnej opinii do któregośkolwiek z przedstawionych wariantów rozwiązań przedmiotowego węzła. Jednocześnie jednak chcielibyśmy poprzeć założenie projektowe dotyczące szczególnych preferencji dla powiązań pomiędzy północnym kierunkiem WOW (od i do węzła „Drewnica”), a południowym kierunkiem DW 631 (od i do Rembertowa). Przedstawione prognozy ruchu oraz analiza funkcjonalna układu dróg ponadlokalnych w tym rejonie województwa, wyraźnie wskazują na dominującą rolę w/w relacji ruchu, co wymaga preferencyjnego ukształtowania łącznic obsługujących te relacje w schemacie geometrycznym węzła.

Poszukując logicznego i racjonalnego wyjścia z wyżej zarysowanej sytuacji, wnioskujemy rozważenie dodatkowego wariantu rozwiązania węzła „Zielonka”, w którym wyżej wymienione najważniejsze relacje skątne byłyby wyprowadzone z DW 631 w kierunku trasy WOW już w rejonie granicy Warszawy. Takie posunięcie przyniosłoby, jak się wydaje, pozytywne skutki w następujących kwestiach:

Mazowsze.
serce Polski

- umożliwiłoby prawie całkowite wykorzystanie obecnie przygotowywanego do rozbudowy odcinka DW 631 (poza rejonem położonym bezpośrednio przy granicy z Warszawą, który i tak wymaga zastosowania czasowych rozwiązań etapowych),
- zapewniłoby już od razu pożądaną bezkolizyjność powiązań pomiędzy Trasą Siekierkowską i drogami ekspresowymi S17 oraz S8 (poprzez ominięcie odcinka DW 631 obecnie przygotowywanego do rozbudowy na parametrach rozwiązań kolizyjnego opartego na skrzyżowaniach osygnalizowanych),
- dałoby w efekcie większe odsunięcie węzła „Zielonka” od węzła „Drewnica” (poprzez przesunięcie pasów włączeń i wyłączeń bardziej na południe), co jest bardzo pożądane z uwagi na stosunkowo małą odległość między tymi węzłami.

Natomiast jeśli chodzi o powiązania z drogą DW 634 w obrębie przedmiotowego węzła, to po analizie proponowanych rozwiązań stoimy na stanowisku, że cały odcinek DW 634 zawarty pomiędzy DW 631 a wiaduktem kolejowym powinien być realizowany w ramach węzła „Zielonka”, a wyłączony z inwestycji rozbudowy DW 634, przygotowywanej do realizacji na terenie miasta Zielonka w latach 2016-2018. Pożądane byłoby również zabezpieczenie przestrzennych możliwości (w ramach decyzji środowiskowej) ukształtowania powiązań z drogą 634 w postaci bezkolizyjnej „trąbki”, sugerowanej w niektórych opiniach jako rozwiązanie bardziej odpowiadające wielkości potoków prognozowanego ruchu.

Przedstawiając powyższe sugestie oczekujemy na odpowiedź w kwestii możliwości i gotowości ich uwzględnienia. Należy przy tym podkreślić, że przy podtrzymaniu dotychczasowych kierunków rozwiązań węzła „Zielonka”, MZDW czuje się w obowiązku przedstawić problem Zarządowi Województwa Mazowieckiego, wnosząc o rozważenie odstąpienia od aktualnie przygotowywanego przedsięwzięcia rozbudowy DW 631 na odcinku przyległym do miasta Ząbki, które było skoordynowane z poprzednią wersją rozwiązań węzła „Zielonka” przygotowywaną przez Firmę Arcadis w latach ubiegłych.

Zastępca Dyrektora
ds. Inwestycji
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie

mgr inż. Mariusz Kozera

Do wiadomości:

1. GDDKiA Oddział Warszawa, ul. Mińska 25,
03-808 Warszawa
2. DNI UMWM
3. Dział Dokumentacji i Przygotowania Inwestycji

Sprawę prowadzi:

Krzysztof Zdanowicz
tel. (22) 244 90 00 do 12 wew. 308

(8)



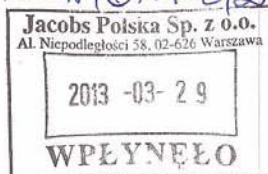
Nadleśnictwo Drewnica

Ząbki, dnia 25 marca 2013r.

NADLEŚNICTWO DREWNICA
05-091 Ząbki, ul. Kolejowa 31
tel./fax 781-62-09, 781-62-50
NIP: 125-00-01-432, Reg. 012567143

NW-1-2120/40/13/2006

25/03/13/678/03/2013



Jacobs Polska Sp z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa

Dot: Wschodnia Obwodnica Warszawy w ciągu drogi S-17 od węzła „Drewnica” do węzła „Zakręt”, wybór preferowanego wariantu przebiegu drogi.

W potwierdzeniu prowadzonych rozmów na spotkaniu, które odbyło się w siedzibie nadleśnictwa, w dniu 21 lutego 2013r., Nadleśnictwo Drewnica informuje, że realizacja któregokolwiek z projektowanych przebiegów trasy prowadzi do podziału kilku kompleksów leśnych, a to wpłynie negatywnie na prowadzenie racjonalnej gospodarki leśnej np. transport drewna, zabiegi pielęgnacyjne i ochronne.

Niemniej jednak z pokazanych na rysunku przebiegów nadleśnictwo preferuje przebieg trasy S-17, pokazany kolorem czerwonym i jednocześnie wnosi o jego modyfikację. Przesunięcie przebiegu trasy powyżej drogi 637, bliżej toru kolejowego, z przejściem przez te tory, na drugą ich stronę, pomiędzy ul. Mokry Ług i Budniczą, dalej wzdłuż toru kolejowego do przecięcia z drogą wojewódzką 634, później kompleksem leśnym do przejścia przez drogę nr 631 do węzła drogi S-8, zlokalizowanego na granicy kompleksu leśnego w Ząbkach, nie spowoduje tak dużego rozdrobnienia i pozwoli na zachowanie w całości kilku kompleksów leśnych.

Zaproponowany przez nadleśnictwo przebieg obwodnicy, pozwoli nie tylko na zachowanie w całości kompleksów leśnych lecz również poligonu wojskowego Zielonka-Rembertów.

Ponadto zdaniem nadleśnictwa budowa węzła „Poligon” jest zbędną zajętością gruntu leśnego, podczas gdy do celów technicznych wystarczający jest tylko przejazd przez trasę S-17, tym bardziej, że jest to teren niezamieszkały Lasów Państwowych, a dodatkowo w chwili obecnej wstęp jest wzbroniony na ten obszar ze względu na udostępnienie go przez Lasy Państwowe dla MON, na podstawie umowy, do wykorzystywania na cele wojskowe.

NADLEŚNICZY
Nadleśnictwa Drewnica w Ząbkach
inż. Waldemar Walczak

Nadleśnictwo Drewnica, ul. Kolejowa 31, 05-091 Ząbki
tel./fax.: +48 22 781-62-09/50, e-mail: drewnica@warszawa.lasy.gov.pl

www.warszawa.lasy.gov.pl/drewnica

(9)



ZASTĘPCA PREZYDENTA MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY

pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa,
tel. 22 443 10 14, 22 443 10 15, faks 22 443 99 51
sekretariat-jw@um.warszawa.pl, www.um.warszawa.pl

Warszawa, dnia 24.04. 2013r.

BD-BD-DD.7211. 1 .2013.PJA
WOW/7980/13

**Pan
Krzysztof Czechowski
Dyrektor Techniczny
Działu Ochrony Środowiska**

**JACOBS Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 Warszawa**

W nawiązaniu do Państwa wystąpienia w sprawie materiałów projektowych dot. przebiegu wariantów Wschodniej Obwodnicy Warszawy (S17) uprzejmie informuję, że m. st. Warszawa popiera realizację w/w trasy w przebiegu wg wariantów 1 i 2 jako odpowiadających przebiegowi wskazanemu w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy.

Za możliwą uznaję również ewentualną realizację trasy WOW na obszarze Rembertowa według wariantów 5 lub 8 w korytarzu nieznacznie odbiegającym od przebiegu określonego w „Studium...” z powodu innej lokalizacji węzła „Poligon” na obszarze Zielonki.

Jednocześnie przedstawiam następujące uwagi do przyjętych rozwiązań:

UWAGI OGÓLNE

- Rozwiązania techniczne dla przebudowywanych i przyszłych dróg kategorii gminnej lub wyższej należy zaplanować przy założeniu, że:
 - o Szerokości pasów jezdni
 - dla dróg gminnych powinny wynosić co najmniej 3,0 m,
 - dla dróg wyższych kategorii co najmniej 3,5 m.
 - o Zabezpieczenie terenu pod pas drogowy poszczególnych dróg powinno być zgodne z warunkami technicznymi, tj.
 - min 10 m dla dróg gminnych,
 - min 12 m dla dróg powiatowych, itd.
 - o Przyjęta kategoria ruchu powinna być co najmniej równa lub wyższa niż KR4.

Drogi nie spełniające w/w warunków traktowane będą jako drogi wewnętrzne i w przyszłości nie będą przejmowane w zarząd Prezydenta m. st. Warszawy. Jednocześnie elementy typu latarnie, bariery ochronne i wygradzenia nie powinny ingerować w skrajnie ciągów drogowych, rowerowych i pieszych, odpowiednio do przepisów w tym zakresie.

- Proszę o utrzymanie dotychczasowej zasady prowadzenia ciężarowego ruchu tranzytowego z ominięciem aglomeracji warszawskiej, tj. po drogach krajowych nr 50 i 62.
- Mimo zapisów ustawy o nieobowiązaniu miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego trasa powinna być projektowana w dostosowaniu do ich ustaleń, w tym również do propozycji zawartych w planach powstających, jeszcze nie uchwalonych.
- Należy zapewnić ciągłość drogi rowerowej na całej długości budowanej trasy.
- W przypadku podjęcia decyzji o realizacji niewskazanych przez miasto wariantów 3, 4, 6 lub 7 bezwzględnie należy zapewnić szczególną ochronę ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych zlokalizowanego przy ul. 1 Pułku Praskiego.

UWAGI SZCZEGÓŁOWE

Odcinek linia kolejowa nr 449 - ul. Mokry Ług

- Szczegółowe uwagi przedstawione zostały w stanowisku Dzielnicy Rembertów.

Węzeł Rembertów

- Węzeł należy zrealizować w postaci jednego skrzyżowania typu rondo, o dwóch pasach ruchu.
- W ul. Okuniewskiej należy przewidzieć przekrój dwujezdniowy 2x2 o szerokości pasów 3,5 m z pasem dzielącym umożliwiającym montaż barier energochłonnych.
- Po południowej stronie ulicy należy przewidzieć budowę jednostronnego chodnika szerokości min 2,0 m oraz drogę rowerową dwukierunkową szerokości min 2,0 m odsuniętych od krawędzi jezdni o min. 3.5 m. Skrajnia drogi powinna wynosić min. 5,0 m. Przebieg niwelety pozostaje jak w stanie obecnym. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy G zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi. Należy również przewidzieć rezerwę pod chodnik i drogę rowerową po stronie północnej ul. Okuniewskiej.

Odcinek węzeł Rembertów - węzeł Wesola

- Wnosimy o realizację tunelu na całym odcinku trasy bezpośrednio sąsiadującym z istniejącą zabudową z odtworzeniem wszystkich istniejących ciągów dróg powiatowych i gminnych.
- Przekrój dla ul. Niemcewicza należy wykonać jako jednojezdniowy (1x2) o szerokości pasów 3,5 m z jednostronnym chodnikiem o szerokości min 2,0 m oraz drogę rowerową dwukierunkową szerokości min 2,0 m. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy Z zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi.

Węzeł Wesola

- Wnosimy o realizację Węzła Wesola jak na rysunku 02.09, tj. w wariantcie przewidującym przekrój 2x2 pomiędzy skrzyżowaniami (preferowana zmiana na rondo) łącznic trasy ekspresowej z ul. 1 Pułku Praskiego. Szerokość pasów 3,5 m z pasem dzielącym umożliwiającym montaż barier energochłonnych. Obustronne chodniki o szerokości min 2,0 m oraz drogi rowerowe dwukierunkowe szerokości min 2,0 m. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy Z zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi.

Odcinek węzeł Wesola - węzeł Zakręt

- W ul. Piłsudskiego należy przewidzieć rezerwę dla przekroju dwujezdniowego 2x2 o szerokości pasów 3,5 m z pasem dzielącym umożliwiającym montaż barier energochłonnych. Rezerwa powinna przewidywać również budowę obustronnych chodników szerokości min 2,0 m oraz dróg rowerowych dwukierunkowych szerokości min 2,0 m odsuniętych od krawędzi jezdni o min. 3.5 m. Skrajnia drogi min. 5,0 m. Przebieg niwelety jak w stanie obecnym. Pozostałe wymagania jak dla drogi klasy G zgodnie z przepisami techniczno - budowlanymi.
- Należy wytworzyć połączenia lokalne poprzecznie do trasy na odcinku od hipodromu do ul. Topolowej uwzględniających rekreacyjny charakter obszaru.

Niezależnie od niniejszej opinii za wiążące uznają szczegółowe postulaty przekazane w formie odrębnych opinii Burmistrzów Dzielnic m. st. Warszawy.

z *Pranowski*

**ZASTĘPCA PREZYDENTA
M. ST. WARSZAWY**

Jacek Wojciechowicz

(10)



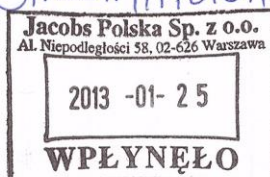
URZĄD MIASTA ZIELONKA

05-220 Zielonka ul. Lipowa 5
tel. (22) 761-39-00 / fax. 781-99-89

Zielonka, dnia 22.01.2013 r.

WGO.7211.1.2013

Handwritten: 178101/2013



Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58
02-626 WARSZAWA

W odpowiedzi na pismo OS/258/KW/264/2012 z dnia 28.12.2012 r. dot. zaopiniowania rozwiązań projektowych w zakresie przebiegu oraz wstępnej lokalizacji infrastruktury drogowej i wskazania preferowanego wariantu zarówno w zakresie przebiegu trasy S-17 jak i przedstawionych wariantów węzłów drogowych, w załączeniu przesyłamy, opracowaną, na nasze zlecenie, opinie ww. rozwiązań odcinka trasy S-17 przebiegającego przez teren Gminy Zielonka.

Uwagi zawarte w przesłanej analizie są naszym stanowiskiem i opinią dotyczącą przesłanego opracowania dla drogi S-17 dla odcinka przebiegającego przez teren administrowany przez Gminę Zielonka.

Na posiedzeniu Komisji Inwestycji Gospodarki Komunalnej i Ochrony Środowiska Rady Miasta Zielonka w dniu 21.01.2013r., Komisja opowiedziała się również za przyjęciem wariantu zielonego 2,3,7,8 w wersji 02.02.

W załączeniu:

- Oryginał analizy rozwiązań projektowych S-17 (tylko adresat)- egz. 1

Do wiadomości:

- GDDKiA OW-wa ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa
- a/a

Handwritten signature: Adam Kot
Z up. Burmistrza
Adam Kot
2-ca Burmistrza

TECHNO - USŁUGI

JACEK BANULSKI

UL. ASKENAZEGO 4 M 49
03-580 WARSZAWA
TEL 0 602 75 21 82
0 22 679 42 96
E.MAIL :organizacja.ruchu@interia.eu

NR ARCH 004/S/2013

OPRACOWANIE ANALIZY ROZWIĄZAŃ PROJEKTOWYCH W
ZAKRESIE LOKALIZACJI INFRASTRUKTURY DROGOWEJ JAK
RÓWNIEŻ WSKAZANIE WARIATU W ZAKRESIE PRZEBIEGU
TRASY S-17 PRZEZ GMINĘ ZIELONKA

INWESTOR: URZĄD MISTA ZIELONKA

PROJEKTANT – Jacek Banulski

★TECHNO-USŁUGI★
Jacek Banulski
03-580 Warszawa, ul. Askenazego 4/49
NIP 524-133-00-61, REGON 012797608

Warszawa 2013



1. CEL I ZAKRES OPRACOWANIA

Celem niniejszego opracowania jest wskazanie najkorzystniejszego wariantu przebiegu trasy S-17 na terenie Gminy Zielona pod względem najlepszej obsługi mieszkańców Gminy.

2. MATERIAŁY WYJŚCIOWE DO PROJEKTOWANIA

Przedstawione przez firmę projektową JACOBS warianty przebiegu:

ZIELONY – 2,3,7,8 w wariantach 02.02 i 02.02a

CZERWONY – 1,4,5,6 w wariantach 02.02 i 02.02a

3. PODSTAWA OPRACOWANIA

Podstawą opracowania jest umowa zawarta z inwestorem

4. OPIS WARIANTÓW:

4.1. WARIANT ZIELONY 2,3,7,8.

Wariant zielony przewiduje przebieg trasy S-17 po północnej stronie ronda dróg wojewódzkich 631 i 634. W całości trasa przebiega przez tereny zielone, niezamieszkałe.

4.1.1 WRAIANT - 02.02.

Wariant ten charakteryzuje się bardzo dobrą obsługą mieszkańców gminy Zielonka ze względu na bliskość węzła i stosunkowo małą odległość od granic miasta. Wjazd i zjazd z węzła zapewnia w wystarczającym zakresie obsługę mieszkańców. Dojazd do ulicy Bankowej i zabudowań także jest zapewniony przez skrzyżowanie z drogą nr 631 na lewo i prawoskręty. Minusem tego rozwiązania jest prognoza zwiększenia ruchu na drodze wojewódzkiej 634 w granicach od ronda 631/634 do ronda obsługującego zjazdu na węzeł S-17. Węzeł S-17 w tym wariantcie zlokalizowany jest najbliżej ze wszystkich wariantów od zabudowań jednak należy wziąć pod uwagę że i tak ta odległość jest dość znaczna a naturalna ochrona przed hałasem zapewniona przez tereny zielone. Węzeł w tym wariantcie jest dość rozbudowany a co za tym idzie będzie wymagał większej ilości oświetlenia. W związku z tym faktem należy rozważyć koszty które wygeneruje dla Gminy, w świetle rozwiązań fiskalnych narzucających na Gminy opłaty za oświetlenie węzłów dróg krajowych.

4.1.2 WRAIANT - 02.02a.

Wariant ten charakteryzuje się słabszą obsługą mieszkańców gminy Zielonka ze względu na znaczną odległość węzła i stosunkowo dużą odległość od granic miasta. Wjazd i zjazd z węzła zapewnia w wystarczającym zakresie obsługę mieszkańców. Dojazd do ulicy Bankowej i zabudowań także jest zapewniony przez skrzyżowanie z drogą nr 631 na lewo i prawoskręty lecz w stosunku do poprzedniego wariantu jest wydłużony do kolejnego skrzyżowania z drogą 631. Większe oddalenie węzła od granic Gminy gwarantuje mniejszy hałas lecz i tak naturalna ochrona przed hałasem zapewniona jest przez tereny zielone. Zaletę tego rozwiązania jest prognozowany mały wpływ węzła na zwiększenie ruchu na drodze 631.

4.2. WARIANT CZERWONY 1,4,5,6..

Wariant zielony przewiduje przebieg trasy S-17 po południowej stronie ronda dróg wojewódzkich 631 i 634. W całości trasa przebiega przez tereny zielone, niezamieszkałe.

4.1.1 WRAIANT - 02.02.

Wariant ten charakteryzuje się dość dobrą obsługą mieszkańców gminy Zielonka ze względu na bliskość węzła i stosunkowo małą odległość od granic miasta. Wjazd i zjazd z węzła zapewnia w wystarczającym zakresie obsługę mieszkańców. Dojazd do ulicy Bankowej i zabudowań także jest zapewniony przez skrzyżowanie z drogą nr 631 na lewo i prawoskręty jednak przewidziano dalszy wariant włączenia w drogę 634. Minusem tego rozwiązania jest prognoza zwiększenia ruchu na drodze wojewódzkiej 634 w granicach od ronda 631/634 do ronda obsługującego zjazdu na węzeł S-17.

Węzeł S-17 w tym wariantcie zlokalizowany jest blisko od zabudowań jednak należy wziąć pod uwagę że i tak ta odległość jest dość znaczna a naturalna ochrona przed hałasem zapewniona przez tereny zielone. Węzeł w tym wariantcie jest dość rozbudowany a co za tym idzie będzie wymagał większej ilości oświetlenia. W związku z tym faktem należy rozważyć koszty które wygeneruje dla Gminy, w świetle rozwiązań fiskalnych narzucających na Gminy opłaty za oświetlenie węzłów dróg krajowych.

4.1.2 WRAIANT - 02.02a.

Wariant ten charakteryzuje się gorszą obsługą mieszkańców gminy Zielonka ze względu na znaczną odległość węzła i stosunkowo dużą odległość od granic miasta. Wjazd i zjazd z węzła zapewnia w wystarczającym zakresie obsługę mieszkańców. Dojazd do ulicy Bankowej i zabudowań także jest zapewniony przez skrzyżowanie z drogą nr 631 na lewo i prawoskręty lecz także w wariantcie dłuższym. Większe oddalenie węzła od granic Gminy gwarantuje mniejszy hałas lecz i tak naturalna ochrona przed hałasem zapewniona jest przez tereny zielone. Zaletę tego rozwiązania jest prognozowany mały wpływ węzła na zwiększenie ruchu na drodze 631.

5. WYBÓR WARIANTU

Stosując kryterium wyboru wariantu – łatwość obsługi mieszkańców należy wybrać wariant zielony 2,3,7,8 w wersji 02.02.

Biorąc pod uwagę wszystkie zalety i wady tego rozwiązania moim zdaniem jest to najkorzystniejszy dla mieszkańców wariant ze względu na łatwość dojazdu do węzła jak i do drogi 634. Minusy tego rozwiązania to zwiększony ruch na odcinku od ronda 631/634 do ronda 634 i węzła S-17 oraz bliskość węzła i emisja hałasu. Koszty oświetlenia moim zdaniem, będą największe ze wszystkich wariantów.

Zał. 4.2 Formularze wniosków indywidualnych.

Dzielnica Warszawa-Rembertów (1)

AR

Spotkanie informacyjne

dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy

Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt”

Imię, nazwisko..... Mirosław Hanna Kuczyński.....

Adres zamieszkania.....

Numer działki.....

Treść wniosku

Z uwagi na istniejący i zatwierdzony uchwałą XCIII/2734/2010 plan zagospodarowania przestrzennego osiedla „Mokry Ług” wnioskuję o zamieszczenie ekranów akustycznych wzdłuż całej długości Wschodniej Obwodnicy Warszawy na obszarze Mokry Ług. Swoj wniosek popieram faktem, iż obszar Mokrego Ługu jest przeznaczony pod zabudowę jednorodziną jak i usługową. W warunkach przebiegu Trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy ekrany akustyczne są przewidziane tylko dla zabudowy istniejącej. Brak ekranów akustycznych dla przyszłych zabudowań spowoduje degradację środowiska, jak też spadek cen rynkowych działek, spowolni rozbudowę przyszłej infrastruktury a są to tereny zarówno pod zabudowę jednorodziną jak i usługową. Brak ekranów na całej długości Wschodniej Obwodnicy Warszawy spowoduje negatywny wpływ na inwestycje w tę część dzielnicy Rembertowa.

Data 26.02.2012.

Podpis

[Podpis]

Jacobs Polska Sp z o.o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

FAX /22/ 564 06 01

Email: Warsaw@jacobs.com

(2)

2013-02-12 08:48

ARIMR DI

22 318 54 06 >>

48225640601 P 1/1

2R

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17,
Wschodniej Obwodnicy Warszawy
na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*...KOSIM GRZEGORZ.....

Adres zamieszkania*.. ..

Numer działki.....

Treść wniosku

- 1) WNIOSKUJE O ZASTOSOWANIE DLA WĘZŁA REMBERTÓW ROZWIĄZANIA TYPU TRĄBKA (BEZ ŚWIATEŁ W ULICY OKUNIEWSKIEJ)
- 2) WNIOSKUJĘ ABY DLA ZIAZDU TECHNOLOGICZNEGO POLIGON ZOSTAŁY ZASTOSOWANE STANDARDOWE PARAMETRY JAK DLA NORMALNEGO WĘZŁA, TAK ABY W PRZYSZŁOŚCI, PO EWENTUALNEJ ZGODZIE WOJSKA, WYKORZYSTANIE ZIAZDU DLA CELÓW CYWILNYCH NIE WYMAGAŁO ŻADNYCH INWESTYCJI.

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Data*

Czytelny podpis wnioskodawcy

12.02.2013
.....

Gregorz Kosim
.....

*dane obowiązkowe

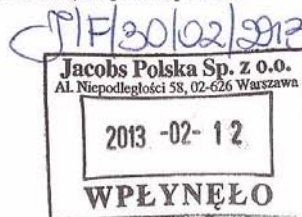
Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com



(3)

32

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* Anelmy TOMANEK

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku WĘZEŁ REMBERTÓW
POWINNIEN JĄCZYĆ DWIE ODCIĄGI
REMBERTOWA ORAZ UMOŻLIWIĆ
ŁĄCZNO I Z ZIEMIE Z NOBLE
TRASY (WĘZEŁ DOLUSTROWY)
JEST MOŻLIWOŚĆ PRZESUNIĘCIA
DROGI ^{WIELO} KRADOWEJ OD DLUZ
TOROW. W CELEM UMOŻNIENIA
LOKALIZACJI WSZYSTKICH ROZJAZDÓW Z
LEWEJ STRONY TORÓW ..

Data* 11.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

[Podpis]
Tomanecki

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(4)

4R

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*..... *Michał Piotrowski*

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku:

*Umożliwienie zjazdu z węzła
Pemberton, do południowej, północnej
strony linii kolejowej, północnej
(na zasadzie węzła zespolonego)
umożliwiającego ujazd także
poprzez ul. Bemciewską.*

Data*

2013/02/11

Czytelny podpis wnioskodawcy

Piotrowski

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

Zielonka (1)

Warszawa, 22-02-2013

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
warsaw@jacobs.com

Szanowni Państwo,

W związku z organizowanymi spotkaniami informacyjnymi w sprawie projektowanego przebiegu trasy S17 zwracam się do Państwa z poniższym zapytaniem.

Jak informuje się na stronie Miasta Zielonka [<http://www.zielonka.pl/artukul/o-projeckie-trasy-s17>], przebieg trasy S17 w okolicy Ząbek i Zielonki ma następować wg wariantu "czerwonego", omijającego Obszar Natura 2000 oraz po drugiej stronie trasy 634 - teren leśny, na którym pojawiają się zubry, co należy ocenić bardzo pozytywnie.

Nie wskazano natomiast konkretnie miejsca projektowanych węzłów dojazdowych do trasy - czy do trasy będzie można włączyć się od strony drogi nr 634 czy 631.

Pragnę zauważyć, że połączenie trasy powinno być zdecydowanie doprowadzone do/z trasy 631, ponieważ:

1. jest to trasa, którą będą wykorzystywać właśnie podróżujący z S17 w celu dotarcia do Warszawy [w tym Mostu Siekierkowskiego], co jednocześnie pozwoli nie obciążać zbytnio ruchem Ząbek,
2. z uwagi na powyższe (tj preferencje do używania trasy 631 w celu dojazdu do Warszawy), połączenie trasy S17 z drogą 634 spowoduje zakorkowanie odcinka od strony ew wjazdu na trasę do obecnie istniejącego ronda i tym samym utrudni to dojazd podróżującym z Wołomina i okolic do Warszawy przez Ząbki [szczególnie w godzinach rannych]:
 - a. jadący w kierunku Ząbek [ul. Skorupki, nr 634] będą musieli pokonać 2 ronda "blokowane" przez skracających w ul. Żołnierską
 - b. jadący w kierunku Warszawy [ul. Żołnierska, nr 631] będą blokowani przez dodatkowe rondo.

Zwracam uwagę, że uczestnicy drogi 634 z Wołomina jadąc w kierunku Warszawy przez Ząbki dalej trasą 634 nie będą korzystali z trasy S17 więc nie ma powodu aby blokować ten przejazd ruchem podążającym i tak drogą 631 do Warszawy.

Inną kwestią jest położenie węzła - czy od strony północnej czy południowej ronda na skrzyżowaniu dróg 634/631, nie wiem czy planuje się węzeł od strony północnej, który jednocześnie nie zagrazi Obszarowi Natura 2000.

Być może alternatywnym rozwiązaniem byłoby stworzenie węzła na drodze 634 od strony Ząbek [od strony zachodniej ronda na skrzyżowaniu dróg 634/631], gdyż w kierunku Wołomina drogą 634 ruch nie wydaje się aż tak intensywny jak w godzinach rannych z Wołomina - nie wiem jednak czy takie rozwiązanie w ogóle jest i czy może być rozpatrywane. W zależności od jego poprowadzenia, ryzyka opisane w pkt 1 i 2 powyżej mogą nie być wyeliminowane.

Uprzejmie proszę o przekazanie ustaleń w ww kwestiach wraz z wyjaśnieniem powodów planowanych wyborów.

Z poważaniem

Katarzyna Mikołajun

Zielonka



(2)

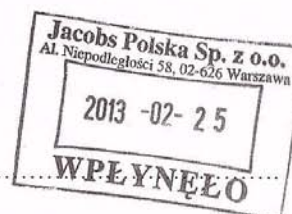
Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

J/Kas/P/333/02/2013

Imię i nazwisko* EUGENIUSZ BANASZUK

Adres zamieszkania*

Numer działki.....



Treść wniosku

WNISEK DOTYCZY: URZĄD MIASTA ZĄBKI CHCE ŚWIADOMIE ZABLOKOWAĆ BUDOWĘ WSCHODNIEJ OBWODNICY WARSZAWY POPRZEC UMOŻLIWIENIE PRZESUNIĘCIA ISTNIEJĄCEJ, PRYWATNEJ STACJI PALIW NA TEREN LASÓW PAŃSTWOWYCH, PRZYLEGAJĄCY DO RONDY DRÓG WOJEWÓDZKICH NR.631 I NR.634 I DOKONAĆ KOLIZJI W BUDOWIE.

ZAPREZENTOWANY PRZEZ PAŃSTWA WARIANT CZERWONY WÓW PRZY RONDZIE DRÓG WOJEWÓDZKICH NR.631 I NR.634 JEST NIE MOŻLIWY DO ZREALIZOWANIA Z UWAGI NA KOLIZJĘ Z PLANOWANYM PRZEZ URZĄD MIASTA ZĄBKI PRZESUNIĘCIEM STACJI PALIW NA PRZYLEGŁY TEREN LASÓW PAŃSTWOWYCH.

ISTNIEJĄCA, PRYWATNA STACJA PALIW (WYBUDOWANA NA TERENIE PASA DROGOWEGO) KOLIDUJE Z ROZBUDOWĄ DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR.631 I RONDY (CAŁA STACJA ZNAJDUJE SIĘ W OBRĘBIE ZAPROJEKTOWANEGO RONDY). MAZOWIECKI ZARZĄD DRÓG WOJEWÓDZKICH WYPOWIEDZIAŁ UMOWĘ DZIERŻAWY INWESTOROWI W DNIU 26.06.2012R. INWESTOR NIE ZLIKWIDOWAŁ SWOJEGO OBIEKTU I NIE ZWRÓCIŁ PASA DROGOWEGO TYLKO WYSTĄPIŁ DO URZĄDU MIASTA ZĄBKI O ZMIANĘ PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU LASÓW PAŃSTWOWYCH PRZYLEGAJĄCY DO W/W RONDY (NIE MAJĄC PRAWA DO TERENU ALE TYM ZAJMUJĄ SIĘ JUŻ ODPOWIEDNIE SŁUŻBY). URZĄD MIASTA ZĄBKI WNIOSK INWESTORA PRZYJĄŁ I REALIZUJE (ZA KILKA MIESIĘCY PLAN BĘDZIE ZMIENIONY A INWESTOR PRZYSTĄPI DO PRZESUNIĘCIA STACJI PALIW). NOWY OBIEKT JEST PLANOWANY DOKŁADNIE W MIEJSCU WÓW - WARIANT CZERWONY. ZROZUMIAŁY ZATEM JEST FAKT, ŻE URZĄD MIASTA ZĄBKI FORSUJE WARIANT ZIELONY, KTÓRY JEST NIE KORZYSTNY DLA ZIELONKI.

W NAWIĄZANIU DO SPOTKANIA INFORMACYJNEGO W ZIELONCE SKŁADAM WNIOSK DOTYCZĄCY WYSTĄPIENIA DO URZĘDU MIASTA ZĄBKI O ZANIECHANIE ZMIANY PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO TERENU LASÓW PAŃSTWOWYCH, PRZYLEGAJĄCY DO RONDY DRÓG WOJEWÓDZKICH NR.631 I NR.634 UMOŻLIWIAJĄC ROZPATRYWANIE DWÓCH WARIANTÓW WÓW. JEŻELI URZĄD ZĄBKI DOKONA ZMIANY PLANU TO ROZPATRYWANIE WARIANTU CZERWONEGO W REJONIE W/W RONDY JEST BEZPRZEDMIOTOWE.

WNOSIMY O PODANIE DO PUBLICZNEJ WIADOMOŚCI KOSZTÓW WYKONANIA WÓW W WARIANCIE ZIELONYM I CZERWONYM. Z UWAGI NA TRUDNIEJSZY TEREN W WARIANCIE ZIELONYM WYDAJE SIĘ, ŻE WARIANT CZERWONY JEST

120
21

TAŃSZY. JAKO MIESZKAŃCY ZIELONKI POPIERAMY WARIANT CZERWONY Z
UWAGI NA DALSZĄ ODLEGŁOŚĆ OD ZABUDOWAŃ.

Data*

22.02.2013R.

*dane obowiązkowe

Czytelny podpis wnioskodawcy

EUGENIUSZ BANASZUK

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(3)

J/kram/P/358/02/2013

Zielonka 22.02.2013

JAKOBS POLSKA sp. zoo

Dotyczy: budowy Wschodniej obwodnicy Warszawy
w okolicy węzła "Drewnica "

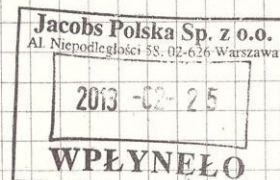
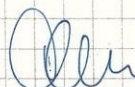
WNIOSEK

Zwracam się z wnioskiem o przesunięcie węzła
" Drewnica " centralnie pomiędzy
wg. załączonych szkiców..

Takie położenie :

- zmniejszy utrudnienia z powodu zazębiających się terminów budowy W.O.W i S8
- zmniejszy uciążliwości z powodu hałasu dla mieszkańców

Jan Ciemuchowski



Ząbki i Marki (1)

Spotkanie informacyjne dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko*...Anna Walaszek, Bogdan Walaszek, Michał Walaszek

Adres zamieszkania*

Numer działki.....

Treść wniosku

Nasz sprzeciw w związku z planowanym projektem połączeń nowej trasy z układem dróg wojewódzkich na wysokości ul. Szwoleżerów w Ząbkach .

Uważamy, iż budowa Obwodnicy Warszawy w swoich założeniach winna służyć polepszeniu komunikacji, zmniejszeniu uciążliwości ruchu, a nie przenosić obciążenie na drogi lokalne tak jak zostało przedstawione w prezentacji . Połączenie obwodnicy z drogami wojewódzkimi na wysokości ulicy Szwoleżerów spowoduje częściowe przekierunkowanie ruchu tranzytowego na ulice miejską (która już obecnie jest obciążona i zakorkowana) - jest naszym zdaniem pomysłem chybionym i pozbawionym zasadności. Ulica Szwoleżerów jest ściśle zabudowana, bardzo zaludniona i wyjazd z osiedli przy obecnym natężeniu ruchu sprawia duże kłopoty , nie mówiąc o niebezpieczeństwie kolizji. Obciążenie tej ulicy dodatkowym tranzytem stanowić może więc niebezpieczeństwo dla jej mieszkańców, nie mówiąc o hałasie i zanieczyszczeniu powietrza.

Data*

23.02.2012.

*dane obowiązkowe

Czytelny podpis wnioskodawcy

Anna Walaszek
Bogdan Walaszek
Michał Walaszek

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(2)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* *Stawomir Dworakowski*

Adres zamieszkania*

Numer działki.....

Treść wniosku

*Zgadzam się na warunki umowy
na warunkach określonych w projekcie
zgodny*

Data*

13.09.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Dworakowski

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(3)

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* DARIOSZ KNAPIŃSKI

Adres zamieszkania* ..

Numer działki.....

Treść wniosku

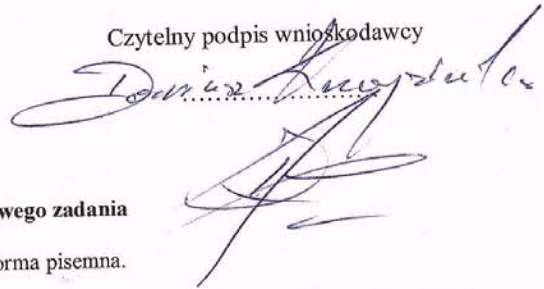
PROSZĘ OBRACZYĆ OZDROWIENIE
WARIANTU 1 I 2 I 3 I 4

NA WARIANT 2 I 3 I 4
WYRAZEM ZGODY.

Data*

13.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy



*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(4)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i Nazwisko* **Lukasz Sitarek**

Adres zamieszkania*

Adres do korespondencji:

Numer działki

Treść wniosku

Wnioskuje o przyjęcie do wykonania Projektu Budowlanego wariantu „Zabki 3” rys 02.02 przedstawionego na stronie WWW:

Wariant czerwony ze skrzyżowaniem centralnym z 634

Sitar

<http://www.gddkia.gov.pl/pl/a/12051/Spotkania-informacyjne-dotyczace-przebiegu-Wschodniej-Obwodnicy-Warszawy-na-odcinku-Drewnica-Zakret>

jednocześnie wnioskuje o uwzględnienie w Projekcie Budowlanym bądź materiałach wyjściowych do jego opracowania następujących rozwiązań:

Zakres zmian związany z DROGA 631:

1. Wykonanie chodnika i DDR również po zachodniej stronie (po stronie miasta Żabek) przewidzianego do przebudowy w ramach tej inwestycji odcinka drogi 631 na całej jej projektowanej długości od gr. m.st. Warszawy do ronda z drogą 634.
2. Poszerzenie wylotu ul. Powstańców tak by pomieścił dwa osobne pasy ruchu do skrzyżowania w prawo i w lewo na drodze 631. Jeśli teren niezbędny na wnioskowaną zmianę wykracza poza zakres decyzji lokalizacyjnej to wnioskuje wykonać własną szerszą część. Dalszy fragment w ciągu ul. Powstańców wykona miasto Żabki.
3. Poszerzenie wlotu w ul. Powstańców z drogi 631 do 2 pasów i wykonanie lewoskrętu z drogi 631 w ul. Powstańców dwoma pasami (z uwagi na duży prognozowany ruch w tym kierunku oraz przyszłą krótką fazę sygnalizacji dla skrzyżowania w lewo). Brak takiego rozwiązania skutkować będzie blokowaniem przez skręcające pojazdy lewego pasa ruchu drogi 631 jeszcze przed pasem do skrzyżowania w lewo z uwagi na dużą ilość oczekujących pojazdów.
4. Dodać przejście dla pieszych i DDR przez drogę 631 na skrzyżowaniu z ul. Powstańców
5. Dodać przejścia dla pieszych i DDR przez wszystkie wloty skrzyżowania drogi 631 i ul. Szwoleżerów.
6. Włączenie projektowanej ul. Bankowej do skrzyżowania ze Szwoleżerów (w celu minimalizacji wycinki drzew).

Zakres zmian związany z DROGA 634:

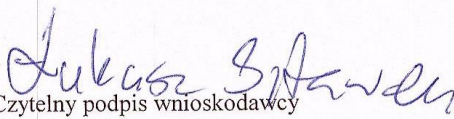
7. Przenieść DDR na drugą stronę drogi 643 aby uniknąć kolizji z projektowaną drogą dojazdową do Łącznic 3, 4, 5, 6.
8. Zaprojektować bezkolizyjne połączenie drogi 634 jezdni północnej z kierunku Zielonki „w lewo” na drogę dojazdową do Łącznic 3, 4, 5, 6. Przejazd tunelem pod jezdniami drogi 634 .

9. Dodanie nowej łącznicy odgałęziającej się od Łącznicy 1 w prawo i zjazd na drogę 634 w kierunku Warszawy

Rozważyć ewentualną rezygnację z Łącznicy 2 – WD2A. Zamiast tego:

1. poszerzenie (dodanie dodatkowego pasa) do skrzyżowania dróg 631 i 634 w kierunku Zielonki i dalej na nowoprojektowanym rondzie w prawo na łącznicy 5.
2. Dodanie nowej łącznicy odgałęziającej się od łącznicy 1 zjazd na drogę 634 w kierunku Warszawy

Data* 13 02 2013 w


Czytelny podpis wnioskodawcy

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

(5)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko Mirosław Sobiecki – Serwis internetowy www.HistoriaZabek.pl

Adres zamieszkania

Numer działki -----

Treść wniosku:

W związku z planowaną inwestycją GDDKiA, budową Wschodniej Obwodnicy Warszawy Trasy S-17, przebudowami drogi 631, oraz wydłużeniem ulicy Kolejowej w Żąbkach, tak by równolegle do torów kolejowych dochodziła i łączyła się z drogą 631, wnioskuję o uwzględnienie podczas projektowania tej lokalnej drogi dojazdowej (ul. Kolejowej) zabytkowego przepustu wodnego z 1914 roku, znajdującego się w nasypie bocznicy kolei wąskotorowej, tzw. „linii wojennej Struga-Wawer”, zlokalizowanej w pobliżu przejazdu kolejowego / przecięcia Linii Kolejowej Warszawa-Wileńska – Białystok z drogą 631, i takie zaplanowanie przebiegu ulicy Kolejowej, oraz ewentualnych innych obiektów i budowli związanych z budową Trasy S-17 i drogą 631, aby ominęły przepust – zabytek inżynierii wojskowej i kolejowej z okresu zaborów i pozostawienie go w stanie nienaruszonym.

Wniosek o podjęcie wszelkich możliwych działań interwencyjnych w celu zachowania tego przepustu został już złożony dnia 1 lutego, podczas Sesji Rady Miasta, na ręce Burmistrza Miasta Żąbki (kopię załączam do niniejszego wniosku).

Obecnie przepust wodny nie jest jeszcze uwzględniony ani w Rejestrze, ani w Ewidencji Konserwatora Zabytków, jednak we współpracy z Urzędem Miasta Żąbki, planuję dokonać odpowiedniego zgłoszenia, w celu wciągnięcia go pod opiekę Konserwatora Zabytków, oraz uzyskania środków na jego konserwację.

W załączeniu przedstawiam także mapkę z orientacyjną lokalizacją przepustu, aktualne zdjęcia obiektu, w tym widok z przejazdu kolejowego, oraz niewiążącą propozycję alternatywnego poprowadzenia ulicy Kolejowej.

Data

13 lutego 2013 r.

Czytelny podpis wnioskodawcy

Mirosław Sobiecki
.....

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

Dzielnica Warszawa-Wesoła (1)

Spotkanie informacyjne dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł "Drewnica" – węzeł "Zakręt"

Imię i nazwisko*.....SYLWESTER GRĘZAK.....

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku

Wnoskuję o zmianę przebiegu WOW i wyznaczenie jej lokalizacji poza dzielnicą WESOŁA, poniżej przedstawiam argumentację mojego wniosku:

1. Inwestycja ta przynosi mieszkańcom dzielnicy Wesoła wyłącznie straty w każdym aspekcie życia.
2. Nie jest to obwodnica jak błędnie twierdzi GDDKiA, lecz trasa przelotowa łącząca korytarz transportowy LIZBONA-MOSKWA o prognozowanym natężeniu ruchu do **150 000** pojazdów na dobę z olbrzymim udziałem TIRÓW. W innych krajach obwodnice lokalizowane są poza miastem i nie pogarszają tak dramatycznie jakości życia mieszkańców.
3. Nie jest to droga dla mieszkańców WESOŁEJ. Nie dojedziemy nią tam gdzie chcemy, czyli do Centrum Warszawy, lecz do Marek, Zielonki lub do Lublina.
4. Obwodnica poprowadzona przez Wesołą nieodwracalnie zniszczy naszą dzielnicę, nasze zdrowie, nasze lasy i nasze mićnic.
5. GDDKiA uwzględnia jedynie swoje koszty inwestycji, a całkowicie pomija koszty, które poniesiemy my podczas wieloletniej budowy. Nastąpi zniszczenie infrastruktury lokalnej (drogi osiedlowe, wodociągi, gazociągi, linie energetyczne i baza rekreacyjna)
6. Na tym etapie projektu możliwe jest zaprojektowanie inwestycji w innej lokalizacji pozbawionej wymienionych wcześniej mankamentów.

Data*
16.04.2013.....

Czytelny podpis wnioskodawcy
Sylwester GRĘZAK.....

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czeionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(2)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* ALEKSANDRA BARAŃSKA

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku Zwracam się z wnioskiem o zaplanowanie alternatywnego przebiegu
WOW – drogi ekspresowej s17 w taki sposób, aby przebiegała poza
granicami Wesołej

Wyrażam stanowczy sprzeciw przeciw wnioskowi wysuniętemu przez grupę mieszkańców Rembertowa dotyczącemu przebudowy zaprojektowanego węzła „Rembertów” (de facto znajdującym się na terenie naszej dzielnicy – Wesoła). Uważam, że zrobienie zjazdu z trasy szybkiego ruchu po stronie południowej torów kolejowych jest niedopuszczalne i spowodowałoby degradację dużej części Wesołej (osiedla Wesoła-Centrum, Groszówka, Zielona, Crzybowa). **Małe, kameralne osiedla, z siecią osiedlowych dróg stanowiących wyłącznie dojazd do posesji (klasa L - lokalne), nie mogą stać się tranzytowym przejazdem łączącym Wesołą, dużą część Rembertowa, Wawra i Sulejówka z obwodnicą, posiadającą klasę techniczną S - trasą szybkiego ruchu!** Prawo nie dopuszcza wpuszczania ruchu i wpinania węzłów z trasy szybkiego ruchu bezpośrednio do dróg o tak niskiej klasie, nie jest również dopuszczalne sztuczne podwyższenie klasy okolicznych dróg tylko po to, aby można było tam zrobić zjazd. Uważam, że próba przeferowania przez lobby mieszkańców Rembertowa takiego rozwiązania będzie nie tylko stanowić naruszenie prawa, ale przyczyni się również do degradacji mojego osiedla, które i tak znacząco ucierpi w wyniku bezpośredniego sąsiedztwa z projektowaną trasą S17. Zwiększenie wygody części mieszkańców Rembertowa nie może odbywać się się kosztem niewygody mieszkańców znacznej części Wesołej.

Zwracam się zatem z wnioskiem o utrzymanie zaprojektowanego węzła „Rembertów” w dotychczasowym kształcie – a zatem łączącym projektowaną WOW wyłącznie z ulicą Okuniewską, mającą kategorię drogi wojewódzkiej (i klasę G), po północnej stronie linii kolejowej oraz takie zaprojektowanie węzła Rembertów, które byłoby najmniej uciążliwe dla mieszkańców Wesołej i dla pobliskiego rezerwanu przyrody Natura 2000 „Bagno Jacka”.

Data* 17/02/2013

Czytelny podpis wnioskodawcy
..... A. Barańska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.
Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax: (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(3)

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* ZBIGNIEK STRUGAŁA

Adres zamieszkania*

Numer działki.....

Treść wniosku

PROŚBIE O PRZEDSTAWIENIE
INNYCH PROPOZYCJI - OBECNA JEST
INTEŻO PRZYJĘCIA STANOWI ZAGROŻENIE
DLA MIESZKAŃCÓW I ŚRODOWISKA.
PROTESTUJĘ PRZECIŃ PRZEBIEGOWY
TRASY PRZED DZIELNICĘ

Data*

19.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Zbigniew Strugała

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax: (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(4)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Treść wniosku: **WYRAŻAM SPRZECIWIW WOBEC PLANOWANEGO PRZEBIEGU
WSCHODNIEJ OBWODNICY WARSZAWY w wariantcie wzdłuż ulicy
Niemcewicza (kolor zielony na mapie)**

Proponowany wariant przebiega w bliskiej odległości wzdłuż dużego kompleksu zabudowań jednorodzinnych, oraz w bezpośredniej bliskości ujęcia wody, z którego korzysta bardzo duża część mieszkańców Wesołej. Realizacja zadania spowoduje konieczność usunięcia znacznego obszaru lasu, w dużej mierze usytuowanego na wydmach. Spowoduje osłabienie funkcji osłony ekologicznej oraz przyrodniczych powiązań przestrzennych, bardzo istotnych ze względu na klimatyczno-sanitarnych zarówno dla aglomeracji warszawskiej jak i społeczności lokalnej.

Ponieważ jest wiadomym, że ze względu na warunki geologiczne nie ma możliwości realizacji przebiegu tego wariantu w tunelu, skutki jego budowy będą nieodwracalne dla środowiska. Uważam, że wariant biegnący wzdłuż ul. Niemcewicza będzie stanowił nie tylko naruszenie prawa, ale przyczyni się również do degradacji naszego osiedla, które korzysta z pobliskiego ujęcia zdrowej wody.

Mając na uwadze powyższe protestuję przeciwko planowanemu przebiegowi WOW w wariantcie wzdłuż ulicy Niemcewicza.

Data:

Czytelne podpisy wnioskodawców:

Lp.	Nazwisko i imię	Adres	Podpis
1	SADLEJ PAWEŁ		
2	Sadlej Ewa		
3	Sadlej Tomasz		
4	Bogus Michał		
5	Bogus Leszek		

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(5)

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* ELZBIETA MRZYGLECKA

Adres zamieszkania*

Numer działki.....

Treść wniosku

Proszę sprzeciwić wobec planowanej Wschodniej Obwodnicy
Warszawy, wzdłuż ulicy Niemcewicza, tzw. "4"
Wariant Zielony. Ponieważ
przedkłada przez tereny zielone między dwoma
sąsiednimi terenami zabudowy oraz bezpośrednio
obok lasu wody, które przyczyni się
do degradacji istniejących białych
WARIANT TEN zagraża zdrowiu mieszkańców
skazanych na uciążliwość z powodu stacjonarych ich
z dwóch stron fragmentów obwodnicy i linii
kolejowej oraz drogi 637.1 - co jest niezgodne
z projektem oraz dokumentacją projektowymi
strategię rozwoju i zagospodarowanie

Data*

20.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub
odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax: (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(6)

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* JAKUB MICHAŁIK

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

1. WNIOSEK O OPRACOWANIE WARIANTU OMIJAJĄCEGO DZIELNICĘ
..... WARSZAWA - WESOŁA

2. WNIOSEK O USUNIĘCIE Z DAJSZEGO POSTĘPOWANIA
..... WARIANTU ZIEŁONEGO

3. WĘZEŁ „REMBERTÓW” POWINIEN ZNAJDOWAĆ SIĘ PO
..... POŁUDNIOWEJ STRONIE LINII KOLEJOWEJ, A BY NIE
..... LINGIERONAC. N. ZWARTĄ ZABUDWĘ OSIEDLA ERZYBONA

Data*

20.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Jakub Michałik

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax: (22) 564 06 02
Email: warsaw@jacobs.com

(7)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Jacek Wnęt

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku

1. **Wnioskuje o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła, spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe i społeczne).** Pierwsza koncepcja drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy i władze miasta Wesoła, a następnie dzielnicy Warszawa-Wesoła stanowczo i wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę. Proponowane były różne warianty (w ostatnim postępowaniu wariant W 3). GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Głos mieszkańców jest ignorowany przez inwestora. Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.

Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14.02.2013 mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła

2. **Wnioskuje o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Strazy oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ:**
 - był odrzucony w poprzednim postępowaniu (2005-2008) przez wszystkie instytucje: Sanepid, Ministra Środowiska, Wojewodę, Radę Warszawy, GDDKiA
 - został oprotestowany przez mieszkańców,
 - zagraża ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych
 - rozcina centrum dzielnicy nasypem, bardzo utrudniając komunikację między Groszówką a Wesołą centrum
 - zamyka mieszkańców na obszarze pomiędzy linią kolejową (która ma być rozbudowana) i drogą 637 (północ) i z dwóch stron obwodnicą (zachód i południe), potęgując hałas i zanieczyszczenia,
 - niszczy las, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesołej centrum.
 - narusza prawa nabyte mieszkańców zamieszkałych wzdłuż przebiegu zielonego wariantu,
 - nie jest zgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (plany zagospodarowania, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówek, woj. Mazowieckiego)
 - nie obsługuje ruchu lokalnego z powodu braku węzła „Wesoła” i uniemożliwia korzystanie z obwodnicy mieszkańcom całej dzielnicy
3. **Węzeł „Rembertów” powinien znajdować się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa**

Data*

17.11.2013r.

Czytelny podpis wnioskodawcy

Jacek Wnęt

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* ARTUR SZATKIEWICZ

Adres zamieszkania*

Numer działki.....

Treść wniosku

1. **Wnioskuje o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła, spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe i społeczne).** Pierwsza koncepcja drogi ekspresowej przez Wesołą powstała w latach 80-tych. Od tego czasu mieszkańcy i władze miasta Wesoła, a następnie dzielnicy Warszawa-Wesoła stanowczo i wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę. Proponowane były różne warianty (w ostatnim postępowaniu wariant W 3). GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Od 25 lat głos mieszkańców jest ignorowany przez inwestora. Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.

Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14.02.2013 mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła

2. **Wnioskuje o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ:**

a) w poprzednim postępowaniu (2005-2008) następujące instytucje i organizacje odrzuciły ten wariant:

- Rada Miasta Sulejówek
- Rada m.st. Warszawy
- Rada Miasta Zielonka
- Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków
- Stowarzyszenie Eko-Ochrona
- Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji
- Minister Rozwoju Regionalnego
- Wojewoda Mazowiecki
- Minister Środowiska
- GDDKiA
- Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, który uznał, że ten wariant „przechodzi przez tereny zielone między dwoma zwartymi terenami zabudowy mieszkaniowej, z której jedna część już obecnie jest narażona na uciążliwości hałasowe linii kolejowej. Ponadto na tym terenie istnieje szereg ujęć wody, które powinny podlegać szczególnej ochronie”.

*Obecnie wiemy, że linia kolejowa będzie rozbudowana i przewidziana jest do ruchu pociągów dużych prędkości, co znacznie zwiększy poziom hałasu w dzielnicy.

*Ujęcia wody są bezcenne, bo zasoby wody w Polsce są bardzo małe.

*Mamy powody wyrażać poważne obawy, co do jakości obiecanych zabezpieczeń ujęć, biorąc pod uwagę jakość oddawanych dróg

* Przewidziany nasyp przecina centrum dzielnicy drastycznie utrudniając komunikację między częścią północną i południową

* wariant ten zagraża zdrowiu mieszkańców, skazanych na uciążliwości z powodu otaczających ich z dwóch stron fragmentów obwodnicy i linii kolejowej oraz drogi 637 - jest to niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju

* w tej zamkniętej enklawie znajdują się 2 szkoły i 2 przedszkola oraz prawie wszystkie instytucje publiczne: straż, policja, ośrodek zdrowia, apteki, biblioteka, Dom Kultury, kościół, cmentarz, stacja kolejowa. Dostęp do nich zostanie bardzo ograniczony.

b) Wariant zielony jest niezgodny z podstawowymi dokumentami określającymi strategię rozwoju i zagospodarowania tj. :

1. Strategią Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020
2. Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego
3. Strategią Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020
4. Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy
5. Miejskim Planem Zagospodarowania Przestrzennego miasta Sulejówek

Tym samym naruszone są prawa nabyte mieszkańców Wesolej, którzy w dobrej wierze budowali domy, wiedząc, że korytarz przewidziany pod obwodnicę przebiega zgodnie z wariantem czerwonym.

c) wariant zielony rozcina centrum dzielnicy nasypem – wiaduktem bardzo utrudniając komunikację między częścią północną i południową. Uniemożliwia korzystanie z licznych skrótów i ścieżek, którymi przechodzą mieszkańcy części północnej udając się do kościoła, na cmentarz, do ośrodka zdrowia, biblioteki, szkół, przedszkoli, stacji

d) wariant zielony nie przewiduje węzła „Wesoła”, co uniemożliwi obsługę ruchu lokalnego, czyli jedyną korzyść, jaką mieliby mieszkańcy dzielnicy w związku z ogromnym obciążeniem związanym z budową i eksploatacją obwodnicy w zielonej i ekologicznej do tej pory dzielnicy

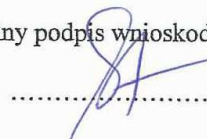
e) wariant zielony powoduje wycięcie lasu, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesolej centrum

3. Węzeł „Rembertów” powinien znajdować się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa

Data*

21.02.13

Czytelny podpis wnioskodawcy



8A

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Monika Chmielewska

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku
 Proponowana na spotkaniu koncepcja
 Obwodnicy przebiegającej przez Dzielnicę WESOKA
 jest niedorzeczna do zaakceptowania.

Oparta ona jest na historycznym wariancie, który
 powstał 30 lat temu w szerszym zakresie
 terenu, przykryte do planowanej trasy, były
 działkami wolniczymi, a planowane natężenie
 ruchu było nieporównywalnie mniejsze.

Obecnie przebieg trasy wschód-zachód
 nie może przebiegać przez gęsto zabudowaną dzielnicę

WNIOSEK O ZMIANĘ PRZEBIEGU OBWODNICY
 I WYZNACZENIE JEJ PRZEZ POLIGON WOJSKOWY
 ZGODNIE Z PREZENTOWANA OD LAT KONCEPCJĄ
 TRW. PROJEKTU OBYWATELSKIEGO, KTÓRY
 BYŁ WIELOKROTNIE PREZENTOWANY ~~DO~~ DIREKCYI
 ZARZĄDU DROG I AUTOSTRAD

Data*

15.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Monika Chmielewska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

(10)

135k

11

Spotkanie informacyjne

dla zadania budowa drogi ekspresowej Wschodniej Obwodnicy Warszawy
na odcinku „węzeł Drewnica – węzeł Zakręt

Imię i nazwisko* Jolanta Sutecka

Adres zamieszkania*... ..

Numer działki.....

Treść wniosku :

Wnioskuje o **odstąpienie** od projektów przebiegu trasy WOW we wszystkich przedstawionych wariantach

Wnioskuje o opracowanie projektu przebiegu Wschodniej OBWODNICY Warszawy, tak , by była rzeczywiście OBWODNICA, czyli przebiegała **POZA obszarem Wesolej**, która jest dzielnicą Warszawy

Wnioskuje o to, by firma „Jacobs”, jako NOWY zleceniobiorca (opłacany z naszych podatków) dokonała rzetelnej analizy i opracowała **NOWE warianty przebiegu WOW**, a nie uparcie forsowała stare , tylokrotnie już oprotestowane (i raz już zapłacone)

Wnioskuje, by firma „Jacobs” opracowała poniższe propozycje przebiegu WOW):

- 1) przebieg przez tereny popoligonowe (na tyle obszerne, że umożliwiają ominięcie występujących tam stref chronionych) z wyprowadzeniem trasy do obwodnicy Mińska lub
- 2) zgłoszony wariant społeczny : przebieg północnym obrzeżem poligonu

Wnioskuje, aby **opracowania przedstawiane opinii publicznej zawierały**, oprócz map z naniesionym przebiegiem trasy, także **wszystkie dane istotne przy dokonywaniu wyboru wariantu** (podane w sposób czytelny, umożliwiający porównanie), m.in. : - ilość pojazdów na dobę, natężenie hałasu, stężenie pyłów zawieszonych, warunki hydrogeologiczne, sposoby ochrony ujęć wody, sposoby zabezpieczenia przed przenikaniem pyłów zawieszonych do wód podziemnych, szacunkowy kosztorys [w tym koszty obiektów inżynierskich (tunele, estakady, betonowe rynny pod jezdniami chroniące „okna hydrogeologiczne” itp.), koszty wykupów i odszkodowań]

Data*

Czytelny podpis wnioskodawcy

22.02.2013r.

J. Sutecka

*dane obowiązkowe

332

15

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na
odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* KAZIMIERZ BARSZCZ

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku.

1. **Wnoszę o całkowite zaniechanie inwestycji pod nazwą WOW w jej obecnej formie/lokalizacji.**
2. **Wnoszę** o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej zamiast obecnie projektowanej tranzytowej trasy ekspresowej o parametrach autostrady o prognozowanym ruchu 3500 pojazdów/h (168 000 pojazdów na dobę) oraz dróg do niej alternatywnych, przyjmujących ruch w przypadku awarii lub modernizacji.
3. **Wnoszę** o opracowanie projektu promienistych połączeń obwodnicy pozamiejskiej WOW z Centrum Warszawy.
4. **Wnoszę** o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej zgodnych z definicją obwodnicy i spełniających rolę obwodnicy.
5. **Wnoszę** o zmodernizowanie wariantu W3 tak aby omijał cenne obszary przyrodnicze – (rozległość terenów Poligonu pozwala na takie działania)
6. **Wnoszę** również o opracowanie zgłoszonego społecznie wariantu po północnym obrzeżu Poligonu.
7. **Wnoszę** o podanie rzetelnej informacji dlaczego można było zmodernizować Trasę A-K, a nie można zmodernizować ulicy Żołnierskiej
8. **Wnoszę** o podanie ceny modernizacji ulicy Żołnierskiej.
9. **Wnoszę** o pokazanie wariantów obwodnicy ekspresowej na podstawie map opracowanych przez projektanta lub inwestora z wyraźnym zaznaczeniem przebiegu ulicy Żołnierskiej oraz projektowanego wariantu społecznego po trasie dróg z Mostu Północnego
10. **Wnoszę** o podanie informacji dotyczącej ewentualnej odpłatności za przejazd WOW.
11. **Wnoszę** o udostępnienie analizy porealizacyjnej wykonanej dla drogi zrealizowanej w innym miejscu, o parametrach takich jak projektowana WOW (analiza porealizacyjna dotycząca WOW powstanie za 10 lat – a decyzję należy podjąć teraz, dlatego teraz należy podać rzetelną i rzeczywistą informację a nie jakąś symulację)
12. **Wnoszę** o podanie informacji kto będzie weryfikował kompletność raportu ROŚ i rzetelność wykonanych inwentaryzacji przyrodniczych i opinii środowiskowych, (wiadomo, że opracowanie robi się na życzenia GDDAKIA i firmy ARKADIS – kto zweryfikuje rzetelność opracowania?)
13. **Wnoszę**, aby udostępnione publicznie materiały podawały obszar oddziaływania inwestycji.
14. **Wnoszę**, aby prezentowane mapy dotyczące inwestycji były opracowane przez inwestora lub projektanta (pokazana na zebraniu mapa dotycząca obwodnicy ekspresowej została opracowana przez stowarzyszenie Siskom, które nie jest ani inwestorem ani projektantem)
15. **Wnoszę**, aby prezentacja dotycząca przebiegu obwodnicy pozamiejskiej została przeprowadzona w takich warunkach, aby była czytelna i zrozumiała dla wszystkich uczestników.

Data*

Czytelny podpis wnioskodawcy

2013.02.24

Kazimierz Barszcz

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01, Email: warsaw@jacobs.com

J|W|P| 4/10/02/2013

19

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* MAREK MARCIN PIĘKOŚ

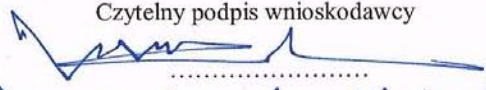
Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku
PROPONUJE ZMIANĘ PRZEBIEGU TRASY OD MOKREGO
ŁUGU DO ZAKRĘTU^S. W ZAŁĄCZENIU POCZTA PRZESY-
ŁAM MOJE OPRACOWANIE, KTÓRE WIKRÓTCIE SUZUPEB-
NIE O SZCZEGÓŁY / DETALE.

- 1. PRZESYŁAM:
TEKST # KONCEPCJA PRZEBIEGU CZĘŚCI WSCHODNIEJ
OBWODNICY WARSZAWY PRZEZ WESŁĘA ORAZ REMBER-
TÓW I MIASTO ZIELONKA AUTOR MAREK MARCIN
WARSZAWA 24 LUTEGO 2013 PIĘKOŚ
- 2. PRZEKRÓJ PRZEZ TRASĘ W TUNELU „PEYTKIM”^S
- 3. 3 KOPIE AS PROPOZCJI J.W. POKAZANEJ NA
PLANIE WARSZAWY W SKALI 1:10 000 (POWIEKSZE-
NIE ZE SKALI 1:16 000. WYDAWNICTWA # DEMART S.A.
+ KOPIA OKŁADKI I STÓPKI REDAKCYJNEJ WYDAWNICTWA
(PRAWA AUTORSKIE WYDAWCY)

Data*
25.02.2013 R.

Czytelny podpis wnioskodawcy

Marek Marcin Piękoś

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(13)

J/11111/P/408/02/2013

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

2013 -02- 27

WPLYNEŁO

20

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko: HENRYK KĘPSKI
Adres zamieszkania:
Numer działki ewidencyjny:

Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegi drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14.02.2013 r. mieszkańcom dzielnicy Warszawa – Wesoła:

Wyrażam swój stanowczy sprzeciw wobec przedstawionych rozwiązań oraz wnoszę o całkowite zaniechanie inwestycji pod nazwą WOW w jej obecnej formie/lokalizacji.

1. Wnoszę o opracowanie wariantu prawdziwej obwodnicy, czyli trasy pozamiejskiej, omijającej dzielnicę Warszawy, w tym dzielnicę Warszawa-Wesoła, spełniającego cele inwestycyjne (drogowe, środowiskowe i społeczne). Od ponad 20 lat mieszkańcy i władze miasta Wesoła, a następnie dzielnicy Warszawa Wesoła stanowczo i wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę. Proponowane były różne warianty, jednak GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie rozwiązania satysfakcjonującego mieszkańców. Dla użytkowników tej drogi i mieszkańców dzielnicy nie jest to bowiem żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, trasa ekspresowa o parametrach autostrady z zagrożeniem dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy. Tego typu trasy, w każdym kraju europejskim przeprowadza się poza miastem. Mając na uwadze rozwój aglomeracji warszawskiej, tym bardziej należy tego typu trasy oddalać od granic Warszawy – za kilka-, kilkanaście lat obecne granice z pewnością się przesuną, nie można zatem pozwolić, aby przelotowe trasy tranzytowe już teraz umieszczać w samym środku miejskiej dzielnicy.
2. Wnoszę zatem o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej zgodnych z definicją obwodnicy i spełniających rolę obwodnicy.
3. Wnoszę o zmodernizowanie wariantu W3 (tzw. Wariant samorządowy), tak aby omijał cenne obszary przyrodnicze – rozległość terenów poligonu pozwala na takie projekty.
4. Wnoszę również o profesjonalne opracowanie zgłoszonego społecznie wariantu po północnym obrzeżu poligonu.

Odnosząc się do kwestii i argumentów szczegółowych, nie uchybiając wnioskowi generalnemu wyrażonemu powyżej:

5. Wnoszę o bezdyskusyjne usunięcie z dalszego postępowania „wariantu zielonego” przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę z dalszego postępowania ponieważ:
 - a) rozcina centrum dzielnicy nasypem, tym samym bardzo utrudniając komunikację między częścią północną i południową,
 - b) odcina mieszkańców Groszówki od stacji kolejowej, szkół, przedszkoli, ośrodka zdrowia, kościoła, cmentarza, straży pożarnej, biblioteki,
 - c) zamyka mieszkańców w enklawie pomiędzy linia kolejową (która ma być rozbudowana) i drogą 637 (północ) i z dwóch stron obwodnicą (zachód i południe), potęgującą hałas i zanieczyszczenie,
 - d) zagraża ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych,
 - e) spowoduje zniszczenie zabytków przyrody, w tym np. wydmy w lesie biegnącym wzdłuż ulicy Niemcewicza,
 - f) niszczy las - jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesołej i okolic, a również sporej części mieszkańców innych dzielnic Warszawy, którzy przejeżdżają tutaj dla czystego powietrza, na wycieczki rowerowe, grzyby, etc.,

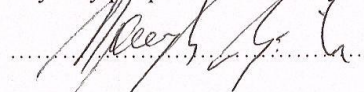
- g) narusza prawa nabyte mieszkańców zamieszkałych w centrum Wesołej, gdzie nigdy nie przewidywano budowy obwodnicy,
- h) wariant ten został odrzucony przez wszystkie instytucje w poprzednim postępowaniu i nie jest zgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (plany zagospodarowania, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówka, woj. Mazowieckiego),
- i) z powodu braku węzła „Wesoła” nie obsługuje ruchu lokalnego i uniemożliwia korzystanie z obwodnicy mieszkańcom całej dzielnicy.

6. Wnoszę o opracowanie projektu promienistych połączeń obwodnicy pozamiejskiej WOW z centrum Warszawy.
7. Wnoszę o podanie rzetelnej informacji dlaczego można było zmodernizować trasę A-K, a nie można zmodernizować ulicy Żołnierskiej.
8. Wnoszę o podanie ceny modernizacji ulicy Żołnierskiej.
9. Wnoszę o pokazanie wariantów obwodnicy ekspresowej na podstawie map opracowanych przez projektanta lub inwestora z wyraźnym zaznaczeniem przebiegu ulicy Żołnierskiej oraz projektowanego wariantu społecznego po trasie dróg z Mostu Północnego.
10. Wnoszę o podanie informacji o ewentualnej odpłatności za przejazd WOW.
11. Wnoszę o udostępnienie analizy po realizacyjnej wykonanej dla drogi zrealizowanej w innym miejscu, o parametrach takich jak projektowana WOW (analiza po realizacyjna dot. WOW powstanie za kilka lat, a decyzję należy podjąć teraz, dlatego teraz należy podać rzetelną i rzeczywistą informację, a nie jakąś symulację).
12. Wnoszę o podanie informacji kto będzie weryfikował kompletność raportu ROŚ i rzetelność wykonanych inwentaryzacji przyrodniczych i opinii środowiskowych (wiadomo, że opracowanie robi się na życzenie GDDKiA i firmy ARKADIS – kto zweryfikuje rzetelność opracowania?).
13. Wnoszę, aby udostępnione publicznie materiały podawały obszar oddziaływania inwestycji.
14. Wnoszę, aby prezentowane mapy dot. inwestycji były opracowane przez inwestora lub projektanta (pokazana na zebraniu mapa dotycząca obwodnicy ekspresowej została opracowana przez Stowarzyszenie SISKOM, które nie jest ani inwestorem, ani projektantem).
15. Wnoszę, aby prezentacja dotycząca przebiegu obwodnicy pozamiejskiej została przeprowadzona w takich warunkach, aby była czytelna i zrozumiała dla wszystkich uczestników.
16. Węzeł „Rembertów” powinien znajdować się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa.

Data*

25 02 . 2013

Czytelny podpis wnioskodawcy



*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

J/KAW/P/297/02/2013

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Małgorzata Kamińska
adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku:

Proszę o przesunięcie o kilkanaście metrów przebiegu projektowanej trasy w wariantcie czerwonym w taki sposób aby działka o numerze znalazła się w obszarze pasa drogowego projektowanej drogi. Proszę aby inwestycja drogowa została tak zaprojektowana, żeby przechodziła przez całą powierzchnię wyżej wymienionej działki. W obecnych planach działka ta przylega bezpośrednio do obszaru gdzie ma być budowany tunel. Po realizacji inwestycji, jeżeli nieopodal będzie przebiegał tunel ziemia ta będzie bezużyteczna.

Proszę motywuję swoim bardzo ważnym interesem osobistym związanym z wcześniejszymi planami budowlanymi na wskazanej działce. Działka jest moją własnością. Wariant czerwony przebiegu drogi całkowicie uniemożliwia mi realizację moich planów budowy domu jednorodzinnego na wskazanej, nabytej przeze mnie, działce. Pozytywne rozpatrzenie mojego wniosku a zarazem wielkiej prośby, na etapie projektowania, w ewentualnej późniejszej realizacji inwestycji w rozpatrywanym wariantcie rozwiąże mój duży problem. Pozytywna decyzja w tej sprawie ma dla mnie i mojej rodziny ogromne znaczenie socjalne i bytowe.

Data*

15.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

..... Kamińska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

J/KAW/P/396/02/2013

22

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko*... LIDIA PIOTROWSKA

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku

WNOSZE O KATEGORYCZNE ODRZUCENIE WARIANTÓW
CZERWONEGO I ZIEŁONEGO W REALIZACJI WSCHODNIEJ
CZĘŚCI OBWODNICY WARSZAWSKIEJ I ZAPROPONOWANIE
ALTERNATYWNEGO PRZEBIEGU OBWODNICY OMIJAJĄCEGO
OBSZARY WESOŁEJ I SULEJÓWKA.

PONÓWNE PRZEPROWADZENIE KONSULTACJI
SPOŁECZNYCH.

Data*
21.02.2013 r.

Czytelny podpis wnioskodawcy
Lidia Piotrowska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

Ylman/P/381/02/2013

73

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*.. NATALIA MAJEWSKA - WNUK

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

... NIE ZGADZAM SIĘ Z ŻADNĄ PROPONOWANĄ TRASĄ PRZEBIEGU
WSCHODNIEJ OBWODNICY WARSZAWY. OBWODNICA JAK SAMĄ
NAZWA WSKAZUJE POWINNA OKRĄŻAĆ MIASTO (PATRZ NP.
PARYŻ), A NIE DZIELIĆ DZIELNICĘ NA DOK N. NIENATURALNY
SPOSÓB.

... WESOŁA JAKO JEDNA Z NAJBARDZIEJ ZAWIESIONYCH DZIELNIC
WARSZAWY OGROMNIE UCIERPI PODCZAS BUDOWY I PO
ODDANIU OBWODNICY DO UŻYTKU (KAKAS, SPALINY, WYCINKA
DRZEW, ITP.)

... UWAZAM KWIŃNIEŻ, ŻE PROJEKTUJĄCY NIE WZIELI POD
UWAGĘ OZBYWIEGO FAKTU, ŻE MIASTO CAŁY CZAS SIĘ
ROZRĘSTA, DLATEGO OBWODNICA POWINNA ZOSTAĆ
ZAPROJEKTOWANA Z MYŚLĄ O NASTĘPNYCH 10-15
LATACH, A NIE TYLKO DZISIEJSZYM WYGLĄDZIE I GRANICACH
MIASTA (CO TERZ ZOSTAŁO NIESTETY POMINIĘTE ->
WESOŁA BĘDZIE PODZIELONA NA DOK OBWODNICĄ)
NA KONIEC PYTANIE: CZY NIE BYŁOBY LEPIEJ POPROWADZIC
OBWODNICĘ PRZEZ SULEJÓWEK A NAWET HALINÓW?

Data*

Czytelny podpis wnioskodawcy

23/02/2013.

N. Majewska - WnuK

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

1 KOPIA
DO WIADOMOŚCI GDDKiA
ORYGINAŁ DO WIADOMOŚCI JACOBS POLSKA SP. Z O. O.

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko Katarzyna Wojciechowska-Nowak

Adres zamieszkania

Działka nr ewidencyjny

Treść wniosku

Pomysł, aby każdy mieszkaniec osobiście wypowiedział się w sprawie przebiegu WOW zmierza do tego, aby jak najmniej osób się wypowiedziało. Pytanie jest, co się stało z podpisami składanymi w proteście przeciwko przebiegowi WOW przez Wesołą składanymi wielokrotnie w poprzednich latach? Przykro mi, ale nic w tej sprawie się nie zmieniło. GDDDiA nie liczy się z głosami mieszkańców. Uważam, że ostatnie spotkanie informacyjne to tylko mydlenie oczu. Przesunięcie o 100 m wariantu „czerwonego” niczego nie zmienia. Dlaczego WOW koniecznie musi iść przez Wesołą? Komu tak bardzo zależy na tym, aby to piękne miejsce przestało nadawać się do życia?

Oczekuję, że GDDKiA weźmie pod uwagę to, że aktualnie w Wesołej mieszka 23 tysięcy mieszkańców i że budowa tego typu drogi na tym terenie znacznie obniży komfort życia, zarówno w trakcie budowy jak i po jej wybudowaniu.

Czy ktoś policzył ile kilometrów dróg dojazdowych do budowy zostanie zniszczonych i kto zapłaci za ich odbudowę? Mamy nowe przyzwoite ulice i szkoda byłoby je zniszczyć.

Czy ktoś policzył jaki wpływ na środowisko naturalne i ludzi będzie miał ruch blisko 200 000 pojazdów na dobę?

Gdy budowałam dom w 2006 r., nie mogłam zabudować więcej niż 30% powierzchni mojej działki, ponieważ znajduje się w otulinie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Budowa obwodnicy biegnącej przez Wesołą zniszczy bezpowrotnie ogromną ilość lasów nie tylko w otulinie Parku ale także w samym Mazowieckim Parku Krajobrazowym. Nikt nie patrzy na ochronę środowiska naturalnego.

Duża część wesołej nie jest podłączona do wody miejskiej, korzystamy ze studni głębinowych. Mamy zdrową czystą wodę. Czy zapewnią Państwo, że budowa obwodnicy (w szczególności tunelu) nie przyczyni się do pogorszenia jakości wody?

Nie uważam, że obwodnica nie powinna być w ogóle budowana. Jest potrzebna, ale nie przez miasto i do tego jeszcze przez jego „zielone płuca”. Mieszkańcy Wesołej nawet nie będą z obwodnicy korzystać ze względu na rozmieszczenie zjazdu i wjazdu.

Nie wyrażam zgody na przebieg WOW przez Wesołą.

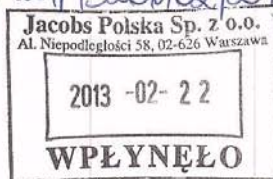
Jestem zwolenniczką wariantu „zielonego”. Jest najkrótszy, najtańszy i posiada więcej zalet niż wariant „czerwony”.

Data

J. Kaszp/3206/02/2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

21.02.2013 r.



K. Wojciechowska-Nowak

J/KMMP/289/02/2013 b

75

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* MIROSLAW KOLTUNIAK

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

.....
.....JESTEM ZA WARIANTEM ZIELONYM BUDOWY.....
.....DRUGI EKSPRESOWEJ S-17......
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Data*
18.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy
MIROSLAW KOLTUNIAK

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

JHM/P/385/02/2013

26

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* *Halina Grajda*

Adres zamieszkania*

Numer działki.

Treść wniosku:

1. Wnoszę o wykluczenie zielonego wariantu przebiegu WOW (trasa S17) od węzła Rembertów do węzła Zakręt, gdyż zniszczy on naszą dzielnicę, wprowadzi ogromne zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców, pozbawi ich ujęć wody pitnej oraz nieodwracalnie podzieli obszar Wesołej Centrum, a zatem przyniesie wyłącznie straty we wszystkich rozpatrywanych aspektach.
2. Wnoszę o zaplanowanie alternatywnego przebiegu WOW w taki sposób, aby nie przecinał dzielnicy Wesoła na części.
3. Wnoszę o opracowanie wariantu po północnym obrzeżu poligonu tak, aby omijał cenne obszary przyrodnicze (rozległość terenów poligonu daje takie możliwości).
4. Wnoszę o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej uwzględniających rozwój Warszawy i jej przedmieść na kilkanaście lat w przyszłość, a nie pozbawionych tej wizji. W wielu krajach obwodnice lokalizuje się słusznie poza miastem, aby nie nastąpiło dramatyczne pogorszenie jakości życia mieszkańców. Na tym etapie projektu możliwe jest zaprojektowanie inwestycji tak, aby wyeliminować jej oczywiste wady.
5. Wnoszę o podanie informacji, kto będzie weryfikował rzetelność opracowań wykonywanych dla GDDKiA i opłacanych przez GDDKiA.

Data* *21.02.2013 r.*

Czytelny podpis wnioskodawcy

Halina Grajda

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

29

Spotkanie informacyjne

dla zadania: „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach drogi ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 7”.

WNIOSEK

Imię i nazwisko* JERZY MAREK BARAŃSKI
Adres Zamieszkania*
Numer działki

Treść wniosku:

Stanowczo sprzeciwiam się realizacji przedmiotowej inwestycji wg wariantów oznaczonych numerami 3, 4, 6 i 7 (zgodnie z planem orientacyjnym firmy JACOBS nr rys. D-01 styczeń 2013 r.) na odcinku przebiegającym od węzła „Zakręt” wzdłuż ulicy Niemcewicza do węzła „Rembertów”.

Uzasadnienie:

Przebieg WOW na ww. odcinku pokrywa się z analizowanym kilka lat temu wariantem W-2, który nigdy nie uzyskał akceptacji społecznej, a w analizie wielokryterialnej, został oceniony gorzej od wariantów alternatywnych, w tym budzącego również liczne sprzeciwy, wariantu WIIIA, pokrywającego się z przebiegiem obecnie rozważanych wariantów nr 1, 2, 5 i 8.

Proponowane rozwiązania techniczne ww. wariantu polegające na wyniesieniu drogi S-17 na estakadę ponad ulicą I Praskiego Pułku zamiast planowanego wcześniej prowadzenia jej w wykopie i w tunelu drastycznie zwiększą poziom hałasu w kilkuset budynkach mieszkalnych zlokalizowanych w osiedlach Groszówka, Centrum, Wola Grzybowska, ul. Godebskiego oraz w osiedlu Szkopówka na terenie miasta Sulejówce, jak również w położonym obok proponowanej trasy szpitalu. Ponieważ w zakresie zabudowy mieszkalnej narażonej na hałas i konieczności budowy ekranów akustycznych omawiany wariant był oceniany uprzednio niżej lub na równi z alternatywnymi wariantami, obecnie proponowane rozwiązania całkowicie ten wariant dyskwalifikują.

Wariant ten jest najgorzej z możliwych w zakresie wpływu na ujęcin komunalne wody dla Wesolej (ujęcie w os. Centrum) i Sulejówka (ujęcie i strefa ochrony wód na Szkopówce).

Wariant ten jest niezgodny z planami zagospodarowania przestrzennego.

Rezygnacja z węzła komunikacyjnego „Wesoła” na skrzyżowaniu z ul. I Praskiego Pułku nie tylko nie rozwiąże problemów komunikacyjnych mieszkańców Wesolej, ale spowoduje dodatkowe obciążenie ruchem ulic I Praskiego Pułku i Okuniewskiej w rejonie przejazdu kolejowego, przez potok pojazdów dojeżdżających do węzła „Rembertów”. Ulice te już obecnie są w godzinach szczytu przeciążone.

Data*

2013 02 25

Czytelny podpis wnioskodawcy
[Podpis]

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania.

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna. Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznic (DUKOWANYMI LITERAMI).

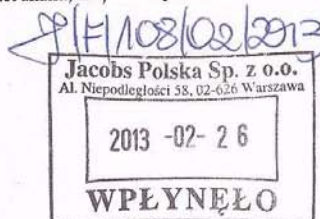
Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o.o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com



(21)

Jacobs Polska Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa		
2013 -02- 25		31
WPLYNĘŁO		
Spotkanie informacyjne dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt”		
Imię i nazwisko	AGNIESZKA PODNIEŚIŃSKA	
Adres zamieszkania		
Numer działki		
Treść wniosku:		
	Wnoszę o przebieg obwodnicy między węzłem Zakręt i węzłem Rembertów zakreślony linią czerwoną.	
Data		Czytelny podpis wnioskodawcy
..22.02.2013.....	Podnieśińska.....

35

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*..... **PAWEŁ BANYS**

Adres zamieszkania*..

Numer działki.....

Treść wniosku
1. Nie wyrażam zgody na wykonanie maniału w/w.
2. Spodziewam się umieszczenia
ziarna z wyjątkiem po stronie podziemnej
zamiast na okuniowski
3. Proszę o odwołanie uciążliwego
maniału od wpł. wody

Data*

20.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Paweł Banys

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

2013-02-25
WPLYNĘŁO

51/1104/02/2013

36

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Spotkanie informacyjne

2013 dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

WPLYNEŁO

Imię i nazwisko* IWONA RADZIKOWSKA

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

1) OBYWODNICA JAK SAMĄ KAZIŁA WZKAZUJE POWINNA
OBYWODNIC RUCH WARSZAWY. WPROPONOWANYCH ROZWIĄZANIACH
WPROWADZA GO NA TEREN DZIELNICY

2) PROJEKOWANA WERSJA WZDŁUŻ ULICY NIEMCEWICZA NARUZA
CIĄGI KOMUNIKACYJNE MIESZKANCÓW WIRUDNIA DOSTĘP DO OBYWODNIC
LEŻYCEJ W TUBICZNEJ. TA PROJEKCJA JEST NIEDOPUSZCZALNA,
A WYDAWANE NA NIĄ PIENIĄDZE SĄ JAWNYM TRZYPADKIEM MARNOTRAWIA.
NIEDOPUSZCZALNE JEST POJ BRAC TOJ WAGĘ I OCHRONĘ ZBIERZĘTA
KOSZTOM NAS - MIESZKANCÓJ WESOŁE). MAM TU NA MYŚLI
WERSJĘ WŁÓZ PRZEZ POLYGON.

WERSJA POSTULOWANA POZA MIASTEM PRZEZ POLYGON
WERSJA WZDŁUŻ NIEMCEWICZA - NIEAKCEPTOWALNA
WARIANT HISTORYCZNY - PROSZĘ O PRZEDSTAWIENIE WPŁYWU
BUDOWY I JEJ SKUTKÓW NA NIEMCEWICZĘ I OBYWODNIC I POZIOM
WÓD GRUNTOWYCH. PROSZĘ O JASNE I PRECYZYJNE PISEMNE
POTWIERDZENIE BRAKU SKUTKÓW WPOCZYNKÓW, KTÓRE BĘDZIE
Data* GWARANTOWAŁO MI DOWÓD W PRZYPADKU WYBÓRÓW TEGO WARIANTU,
Czytelny podpis wnioskodawcy

24.02.2013

Radzikowska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax: (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

TRZYMANIE TEJ ODPOWIEDZI
BĘDZIE DOWODEM IZE CYTADA PAŃSIWO
PRZESTANE WNIOSKI. ADRES

PRZDRAWIAM SERDECZNIE
Iwona Radzikowska.

JIF/31/02/2013

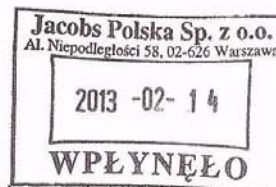
Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* Witold Mianowski

Adres zamieszkania*

Treść wniosku

Wniosek o utrzymanie węzła REMBERTÓW w zaprojektowanym pierwotnie kształcie.



Chciałbym stanowczo zaprotestować przeciw wnioskowi, który forsuje grupa mieszkańców Rembertowa, a który ma na celu zaprojektowanie zjazdu z węzła „Rembertów” po południowej stronie torów kolejowych. Uważam, że zaprojektowany przez Państwa węzeł który połączyłby WOW z ul. Okuniewską, jest najbardziej optymalny (zwłaszcza wersja ślimakowa, z rondem, bez świateł – wersja ze światłami mogłaby powodować tworzenie się korków w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego – a korki mogłyby sięgać aż po niedległy rezerwat przyrody Natura 2000 „Bagno Jacka” – który zaczyna się tuż przy północnej stronie ul. Okuniewskiej).

Po północnej stronie torów jest ul. Okuniewska, która ma status drogi wojewódzkiej. Tymczasem po południowej stronie torów są ulice o bardzo niskiej klasie technicznej – lokalne, osiedlowe, gminne i nie powinny one być powiązane z drogą ekspresową, a taką klasę (S) będzie miała WOW. Oprócz prawnych i ekonomicznych argumentów, które przemawiają za utrzymaniem węzła Rembertów w zaprojektowanej przez Jacobs Polska wersji, jest jeszcze jeden. Mieszkańcy Rembertowa argumentują, że chcą zaprojektowania węzła Rembertów dla zwiększenia swojej wygody. A zapominają o tym, że zwiększenie ich wygody odbyłoby się kosztem niewygody mieszkańców Wesołej, zwłaszcza osiedla, przez które ów przejazd miałby się odbywać. A główny ruch miałby przejść przez ul. Niemcewicza – łączącą Rembertów z Wesołą, która dziś i tak jest jedną z najbardziej obciążonych komunikacyjnie w naszej dzielnicy.

Mieszkańcy Rembertowa mieliby zapewniony dojazd do węzła Rembertów z dwóch stron – zarówno od zachodniej strony (istniejący przejazd kolejowy na ul. Cyrulików) oraz od wschodniej (przejazd ul. Niemcewicza, 1 Praskiego Pułku i przejazd kolejowy przy stacji PKP Wesoła). Czas oczekiwania na otwarcie szlabanu kolejowego to maksymalnie kilka minut – tyle samo czasu, a nawet krócej niż potrzeba byłoby na przejechanie do węzła przebudowanego wg postulatów mieszkańców.

Najbardziej optymalnym wariantem, który w jakiś sposób mógłby ostudzić lobby mieszkańców Rembertowa postulujących przebudowę węzła Rembertów wg swoich oczekiwań, mógłby być wjazd na WOW przez węzeł Wesoła, a zatem utrzymanie wariantu przebiegu WOW zaznaczonego na Państwa mapkach kolorem czerwonym.

Data*

13. lutego 2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:
 Jacobs Polska Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa Fax: (22) 564 06 01 Email: warsaw@jacobs.com

38.

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica”- węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* ..Antoni Dunajewski.....

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku Przedstawione przez projektanta warianty budowy drogi ekspresowej S-17 na odcinku węzeł "Drewnica"-węzeł "Zakręt" przez Dzielnice Wesoła w założeniu budowy pokazanej na planie orientacyjnym kolorem zielonym od Rembertowa do Zakrętu jest nie do zaakceptowania ponieważ biegł by on równoległe do ul. Niemcewicza przecinając ulicę centrum Wesołej- I-go Praskiego Pułku na nasypie, obok mojego domu, obok Szpitala MSW, w pobliżu ujęcia wód miejskiego znajdującego się na terenie OSP Wesoła. Wariant ten przebiegał by w sąsiedztwie cmentarza z kościołem rzymsko katolickim jak również przedszkola. Wariant powyższy należy uznać za niszczycielski a nawet sabotażowy, nie dający żadnych korzyści dla mieszkańców Wesołej. Należy przypomnieć projektantom tego przedsięwzięcia iż w/w projekt w opisanego wariantu został po pierwszym jego przedłożeniu dla mieszkańców oddalony. Trudno zrozumieć dlaczego on powrócił ponownie na deski projektantów skoro był już wycofany, a w chwili obecnej z uporem maniaka zostaje na siłę i wbrew woli mieszkańców Wesołej przedkładany do jego akceptacji. W/w projekt według mnie i większości społeczności Wesołej jest nie do przyjęcia i realizacji. Następny plan budowy w/w "OBWODNICY" zaplanowany od Rembertowa do Zakrętu który przetnie ulicę Niemcewicza dalej ulicą Prusa przecinając ul. I-go Praskiego Pułku i dalej obok Hipodromu do Zakrętu, powinien być poddany analizie. Jedynym słusznym projektem to obwodnica

Data* projekt Samorządowy tylko przez policję **Czytelny podpis wnioskodawcy**

...16..lutego 2013

Dunajewski
.....
Antoni Władysław Dunajewski
ul. I-go Praskiego Pułku
05-075 Warszawa Wesoła

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

SP/WAS/P/375/02/2013

Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
2013 -02- 19
WPEŁYŃŁO

J/KAN/F 139/02/2013

Spotkanie informacyjne dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica”- węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* ROBERT LORENZ

Adres zamieszkania*

Numer działki (POBYT CRASOWY)

Treść wniosku

W planach rozwoju i ekspansji gospodarczej Stolicy w perspektywie ponad-dekady wieloletnia węzła nie może powstać bezdrogi szybkiego ruchu. Stronawie kilku miejsc - druga zabudowa miasta w perspektywie 50-100 lat, w związku tej działalności, a dla Stolicy, w szczególności, z zachowaniem zasobów demografii. Proponuję 15 km odcinek tzw. sprinta, dla budowy drogi ekspresowej S-17, podjęciem efektów ekonomicznych, to budowlantwo optymistyczne, to dla rozwoju Stolicy, w rozwoju tej działalności - to ekonomicznie i najwłaściwiej, przy elementach danych, rozwoju, biuletynu w W-uf.

Uzasadnienie wniosku:
 Rozwój, przyrostach podłożu i ekspansji gospodarczej, drogi, Stolicy, w perspektywie nadchodzących lat.

Data* 16.02.2013r.

Czytelny podpis wnioskodawcy Robert Lorenz

*dane obowiązkowe

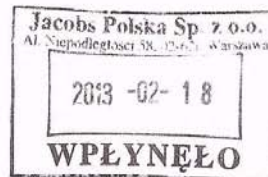
Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o.o.
 Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
 Fax. (22) 564 06 01
 Email: warsaw@jacobs.com



**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* JOANNA DAKTERA-DRIEUX

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

Pomysł, aby każdy mieszkaniec osobiście wypowiedział się w sprawie przebiegu WOW zmierza do tego, aby jak najmniej osób się wypowiedziało. Pytanie jest, co się stało z podpisami składanymi w proteście przeciwko przebiegowi WOW przez Wesołą składanymi wielokrotnie w poprzednich latach? Przykro mi, ale nic w tej sprawie się nie zmieniło. GDDDiA nie liczy się z głosami mieszkańców. Uważam, że ostatnie spotkanie informacyjne to tylko mydlenie oczu. Przesunięcie o 100 m wariantu „czerwonego” niczego nie zmienia. Dlaczego WOW koniecznie musi iść przez Wesołą? Komu tak bardzo zależy na tym, aby to piękne miejsce przestał nadawać się do życia?

Nie wyrażam zgody na przebieg WOW przez Wesołą!

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Data*

23.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Joanna Daktera-Drieux

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

42

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*..... Joanna Baranowska.....

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku

...Proszę o określenie: Kto i kiedy dokona poprawy ulic i dróg dojazdowych wykorzystywanych w trakcie budowy?

Kto, kiedy i ile zapłaci za spadek cen nieruchomości położonych w strefie oddziaływania WOW?

Jaka odległość od WOW będzie przedmiotem zwrotów za obniżenie standardów życia mieszkańców Wesołej (hałas, spaliny)?

Dlaczego nie opracowano nowego wariantu przebiegu WOW, jeśli od wielu lat mieszkańcy Wesołej protestują przeciwko przebiegowi WOW przez Wesołą?

Nie wyrażam zgody na przebieg WOW przez Wesołą!

.....
.....
.....
.....
.....

Data*

24.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Joanna Baranowska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* *Kamila*

Adres zamieszkania* *Balanowska Dzielna*

Numer działki.....

Treść wniosku

Nie rozumiem, dlaczego na zebraniu nie zaprezentowano wariantu alternatywnego do wariantu przez Wesołą. Nie można kazać wybierać między złym i złym. Poza tym, to nie wybory miss, aby mieszkańcy wybierali między kolorem zielonym i czerwonym. Taka prezentacja może tylko prowadzić do skłócenia mieszkańców.

Oczekuję, że GDDKiA weźmie pod uwagę to, że aktualnie w Wesołej mieszka 23 tysiące mieszkańców i że budowa tego typu drogi na tym terenie znacznie obniży komfort życia, zarówno w trakcie budowy jak i po jej wybudowaniu.

Czy ktoś policzył ile kilometrów dróg dojazdowych do budowy zostanie zniszczonych i kto zapłaci za ich odbudowę? Mamy nowe przyzwoite ulice i szkoda byłoby je zniszczyć.

Czy ktoś policzył jaki wpływ na środowisko naturalne i ludzi będzie miał ruch blisko 200 000 pojazdów na dobę?

Nie wyrażam zgody na przebieg WOW przez Wesołą!

.....
.....
.....
.....
.....
.....

Data*

24/02/13

Czytelny podpis wnioskodawcy

Kamila

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* HONIKA SKWARA.....

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku

1. Nie wyrażam zgody na przebieg obwodnicy przez dzielnicę Wesoła i wnioskuję o usunięcie z dalszego postępowania wszystkich przedstawionych wariantów.

Wszystkie warianty budowy drogi ekspresowej S-17 dzielą dzielnicę Wesoła. Przypominam, iż dotychczas dzielnica jest już podzielona – osiedle Stara Miłosna znajduje się po drugiej stronie traktu Brzeskiego, poza tym istnieje linia kolejowa, która już powoduje trudności w komunikacji dzielnicy. Przedstawione warianty nie rozwiążą potrzeb dzielnicy dotyczących sprawnej komunikacji (brak zjazdów i wjazdów na drogę ekspresową w rejonie Wesołej), a spowodują utopienie kolejnych milionów z kasy miejskiej na inwestycję, która poza skurczeniem się terenów zielonych i zwiększeniem stężenia spalin, rakotwórczo działających na organizm ludzki niewiele poprawi, ponieważ projektowane trzy pasy ruchu w każdą stronę, bez pasa awaryjnego spowodują powstawanie korków w tym miejscu jeśli nie teraz, to za kilka lat. Doprowadzi to do nieodwracalnej w skutkach degradacji tego rejonu. Tego typu kosztowne inwestycje planuje się perspektywnie, na przestrzeni lat widać jak bardzo rozrosła się Wesoła, musimy spojrzeć na to, co będzie za kolejne 10, 20 lat i dostosować do tego potrzeby mieszkańców.

Przypominam iż wariant zielony jest niezgodny z podstawowymi dokumentami określającymi strategię rozwoju i zagospodarowania tj.:

1. Strategią Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020,
2. Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. W-wy
3. Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego,
4. Strategią Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020
5. Uchwałą Rady m.st. W-wy.

Węzeł „Rembertów” ingeruje w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa, z jednej strony linia kolejowa, z drugiej droga ekspresowa, spowoduje to prawdopodobnie przekroczenie dopuszczalnego poziomu hałasu w tym rejonie, dlatego prosimy o przedstawienie ekspertyzy uwzględniającej nie tylko hałas pochodzący z drogi ekspresowej ale także pochodzący z linii kolejowej. Wszystkie warianty przechodzące w tym rejonie są prawie identyczne i spowodują otoczenie osiedla z dwóch stron,

wycinkę obszarów leśnych – pustynnie okolicy, natężenie hałasu tranzytowo-kolejowego, zwiększenie stężenia szkodliwych dla zdrowia spalin, prawdopodobne skażenie bezcennych ujęć wodnych (zbyt małe strefy bezpieczeństwa). Osiedle stanie się zamkniętą enklawą z ograniczonym dostępem do instytucji publicznych znajdujących się po drugiej stronie estakad, w związku z powyższym wszystkie warianty są niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju, która zyskała rangę konstytucyjną – została zapisana w art. 5 konstytucji RP.

2. Wnioskuje o opracowanie wariantu przebiegającego poza dzielnicą Wesoła, spełniającego cele inwestycji i uwzględniającego zasadę zrównoważonego rozwoju. Patrząc perspektywnie na dynamiczny rozwój dzielnicy Wesoła należy oddalić obwodnicę od granicy dzielnicy tak, aby obwodnica faktycznie spełniała swoją funkcję a nie była kolejnym podziałem dzielnicy, który spowoduje lokalne ograniczenia komunikacji, wycinkę lasu, pustynnie okolicy, zwiększenie stężenia spalin, przekroczenie dopuszczalnych norm hałasu i zanieczyszczenie istniejących ujęć wodnych.

Data*

20.02.2013 r.

Czytelny podpis wnioskodawcy

Jasara Monika

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku
węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko..... Mikryntek NASEWICKI
.....
Adres zamieszkania.....
Numer działki.....

Treść wniosku

1. Opracowanie określające przebieg WOW przedstawione przez Państwa firmę niewiele odbiega od opracowania poprzednio przygotowanego przez firmę Arkadis. Odległość od pasa drogi WOW S-17 od Osiedla Grzybowa ul. Mokra w poprzedniej wersji wynosiła 60 m a obecnie wynosi 100 m. Wnioskujemy o dokonanie szczegółowej analizy możliwości technicznych przebiegu trasy w rejonie Warszawa Wesola Osiedle Grzybowa, ul Mokra. Wnioski mieszkańców Osiedla Grzybowa do poprzedniego opracowania wyraźnie wskazywały na konieczność przesunięcia trasy w głąb lasu, tj. ok. 200-250 m od ul. Mokrej. Szerokość pasa lasu między zabudowaniami położonymi po obu jego stronach wynosi 530 m, dlatego też nie przeszkód technicznych by wytyczyć przebieg trasy wzdłuż istniejącego pasa niezalesionej drogi (przedłużenie ulicy Wspólnej do linii kolejowej).

Nie zgadzamy się na rozwiązanie określone na mapie jako wariant czerwony. Wariant niebieski byłby lepszym rozwiązaniem, choć nie spełnia on w pełni oczekiwań mieszkańców Warszawa Wesola Osiedle Grzybowa ponieważ przebiega mniej niż 250 metrów od ulicy Mokrej. Zaproponowane opracowanie nie spełnia wymogów specyfikacji: pkt. 4 str. 36. **Przy proponowanym przebiegu trasy wg. wariantu czerwonego bez wątpienia przekroczone zostaną normy hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza i konieczne będzie ustanowienie obszarów ograniczonego użytkowania pkt.6, ppkt 12 oraz nie spełnia wymogów ppkt 5a i b specyfikacji.**

My, mieszkańcy os. Grzybowa oczekujemy wizji lokalnej w terenie z naszym udziałem zgodnie z punktem 8 i 8.1 SIWZ.

Przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej wnioskujemy o przedstawienie nam załącznika do wniosku, tj. mapy ewidencyjnej w skali 1:1000 lub 1:500 ze wskazaniem szczegółowych odległości przebiegu trasy S-17 od zabudowań Osiedla Grzybowa, ul Mokra i Wesola (centrum – ul. Głowackiego i Kilińskiego).

2. Proponowany przebieg trasy WOW – S17 w chwili obecnej nie przystaje do rzeczywistości gdyż przebiega przez zaludnione tereny dzielnicy Wesola, a także przez Mazowiecki Park Krajobrazowy i jego otulinę. Proponowana trasa S-17 w żadnym stopniu nie rozwiąże problemów komunikacyjnych Warszawy a jedynie wprowadzi ruch tranzytowy – w tym TIRY przez Warszawę. Proponowany korytarz WOW S-17 jest błędny i nieaktualny bo został opracowany przed kilkudziesięcioma laty ok. 40 lat temu kiedy Warszawa miała inne granice.

Wnioskujemy o poddanie analizie zaproponowanych wariantów przebiegu trasy zgodnie z pkt. 2.3 „Zakres Opracowania” podpunkt 2 i ustalenie przebiegu poza granicami Warszawy lub zastosowanie wariantu bezinwestycyjnego („nic nie robić”) co jest zgodne ze specyfikacją SIWZ. Nie zgadzamy się na przebieg trasy WOW S-17 w wariantach przedstawionych na spotkaniu informacyjnym w dn. 14.02.2013 oznaczonych kolorem czerwonym.

Data
24.02.2013r.

Czytelny podpis Wnioskodawcy
Mikryntek Nasewicki
.....
.....
.....

Dot. Spotkania informacyjnego
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17,
Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku
węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

44

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58,
02-626 Warszawa

Imię i nazwisko: Jan Naszewski

, Anja Sosic

Adres zamieszkania:

Numer działki

Treść wniosku

1. Proponowany przebieg trasy WOW – S17 w chwili obecnej nie przystaje do rzeczywistości gdyż przebiega przez zaludnione tereny dzielnicy Wesoła, a także przez Mazowiecki Park Krajobrazowy i jego otulinę. Proponowana trasa S-17 w żadnym stopniu nie rozwiąże problemów komunikacyjnych Warszawy a jedynie wprowadzi ruch tranzytowy – w tym TIRy do Warszawy. Proponowany korytarz WOW S-17 jest błędny i nieaktualny, został bowiem opracowany przed kilkudziesięciami laty (ok. 40 lat temu), kiedy Warszawa miała inne granice.

Wnioskujemy o poddanie analizie zaproponowanych wariantów przebiegu trasy zgodnie z pkt. 2.3 „Zakres Opracowania” podpunkt 2 i ustalenie przebiegu poza granicami Warszawy lub zastosowanie wariantu bezinwestycyjnego („nic nie robić”) co jest zgodne ze specyfikacją SIWZ. Nie zgadzamy się na przebieg trasy WOW S-17 w wariantach przedstawionych na spotkaniu informacyjnym w dn. 14.02.2013 oznaczonych kolorem czerwonym.

2. Opracowanie określające przebieg WOW przedstawione przez Państwa firmę niewiele odbiega od opracowania poprzednio przygotowanego przez firmę Arkadis. Odległość od pasa drogi WOW S-17 od Osiedla Grzybowa ul. Mokra w poprzedniej wersji wynosiła 60 m a obecnie wynosi 100 m. Wnioskujemy o dokonanie szczegółowej analizy możliwości technicznych przebiegu trasy w rejonie Warszawa Wesoła Osiedle Grzybowa, ul Mokra. Wnioski mieszkańców Osiedla Grzybowa do poprzedniego opracowania wyraźnie wskazywały na konieczność przesunięcia trasy w głąb lasu, tj. ok. 200-250 m od ul. Mokrej. Szerokość pasa lasu między zabudowaniami położonymi po obu jego stronach wynosi 530 m, dlatego też nie ma przeszkód technicznych by wytyczyć przebieg trasy tak, aby częściowo przebiegała wzdłuż istniejącego niezalesionego pasa drogi (przedłużenie ulicy Wspólnej do linii kolejowej).

Nie zgadzamy się na rozwiązanie określone na mapie jako wariant czerwony. Wariant niebieski byłby lepszym rozwiązaniem, choć nie spełnia on w pełni oczekiwań mieszkańców Warszawa Wesoła Osiedle Grzybowa ponieważ przebiega mniej niż 250 metrów od ulicy Mokrej. Zaproponowane opracowanie nie spełnia wymogów specyfikacji: pkt. 4 str. 36. **Przy proponowanym przebiegu trasy wg. wariantu czerwonego bez wątplenia przekroczone zostaną normy hałasu oraz zanieczyszczenia powietrza i konieczne będzie ustanowienie obszarów ograniczonego użytkowania pkt.6, ppkt 12 oraz nie spełnia wymogów ppkt 5a i b specyfikacji.**

My, mieszkańcy os. Grzybowa oczekujemy wizji lokalnej w terenie z naszym udziałem zgodnie z punktem 8 i 8.1 SIWZ.

Przed złożeniem wniosku o wydanie decyzji środowiskowej wnioskujemy o przedstawienie nam załącznika do wniosku, tj. mapy ewidencyjnej w skali 1:1000 lub 1:500 ze wskazaniem szczegółowych odległości przebiegu trasy S-17 od zabudowań Osiedla Grzybowa, ul Mokra i Wesoła (centrum – ul. Głowackiego i Kilińskiego).

Data

22/02/2013

Czytelne podpisy Wnioskodawców:

Jan Naszewski


Anja Sosic


49

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Miroslaw Baniewicz

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

1. **Wnioskuje o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła, spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe i społeczne).** Pierwsza koncepcja drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy i władze miasta Wesoła, a następnie dzielnicy Warszawa-Wesoła stanowczo i wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę. Proponowane były różne warianty (w ostatnim postępowaniu wariant W 3). GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Głos mieszkańców jest ignorowany przez inwestora. Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.

Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14.02.2013 mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła

2. **Wnioskuje o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ:**
 - był odrzucony w poprzednim postępowaniu (2005-2008) przez wszystkie instytucje: Sanepid, Ministra Środowiska, Wojewodę, Radę Warszawy, GDDKiA
 - został oprotestowany przez mieszkańców,
 - zagraża ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych
 - rozcina centrum dzielnicy nasypem, bardzo utrudniając komunikację między Groszówką a Wesołą centrum
 - zamyka mieszkańców na obszarze pomiędzy linią kolejową (która ma być rozbudowana) i drogą 637 (północ) i z dwóch stron obwodnicą (zachód i południe), potęgując hałas i zanieczyszczenia,
 - niszczy las, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesołej centrum.
 - narusza prawa nabyte mieszkańców zamieszkałych wzdłuż przebiegu zielonego wariantu,
 - nie jest zgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (plany zagospodarowania, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówek, woj. Mazowieckiego)
 - nie obsługuje ruchu lokalnego z powodu braku węzła „Wesoła” i uniemożliwia korzystanie z obwodnicy mieszkańcom całej dzielnicy
3. **Węzeł „Rembertów” powinien znajdować się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa**

Data*

18.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

M. Baniewicz

(34)

6
50

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* *Ewa Maqner*

Adres zamieszkania*

Numer działki

Protestuję przeciwko wariantowi przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł Zakręt - węzeł Drewnica, przebiegającemu przez rejon os. Szkopówka a dalej wzdłuż ul. Idzikowskiego i ul. Niemcewicza, oznaczonemu na mapie orientacyjnej kolorem zielonym.

W wariacie tym nie przewidziano żadnych tuneli. Brak tuneli powodować będzie rozcięcie struktur przestrzennych dzielnicy a także znacznie wpłynie na zwiększenie poziom hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

W bliskiej odległości od planowanej trasy znajdują się liczne budynki mieszkalne, szkoła, przedszkole, placówka szpitalna i budynek urzędu miasta.

Trasa Obwodnicy przebiegałaby w bezpośrednim sąsiedztwie terenów ochrony ujęć wody pitnej i spowodowałaby ich zanieczyszczenie.

Ponadto, wariant ten nie przewiduje także węzła komunikacyjnego, który łączyłby projektowaną trasę z ul. Praskiego Pułku, umożliwiając mieszkańcom Wesołej korzystanie z Obwodnicy.

Data *

Czytelny podpis wnioskodawcy

22.02.2013 r.

Ewa Maqner

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Rzymsko-Katolicka Parafia
OPATRZNOŚCI BOŻEJ
Adres zamieszkania* 05-075 W-Wa Wesola
ul. Ks. Piotra Skargi 2
tel. 773-51-10, 773-56-35, 773-91-02
Numer działki.....

Treść wniosku

1. **Wnioskuje o opracowanie wariantu przebiegającego poza dzielnicą Warszawa-Wesoła**, spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe i społeczne). Jako proboszcz parafii Opatrzności Bożej w Dzielnicy Wesoła wyrażam głębokie zaniepokojenie i sprzeciw w imieniu własnym i moich parafian wobec projektu trasy ekspresowej przez Wesołą.

Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14.02.2013 mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła

W szczególności oceniam **wariant zielony** jako najgorszy z wielu powodów - ekologicznych, zdrowotnych, społecznych, komunikacyjnych. Przede wszystkim jednak, wariant zielony stanowi czynnik, który spowoduje sztuczne oddzielenie parafian mieszkających po drugiej stronie autostrady od parafii. Wielu wiernych przychodzi na msze święte oraz odwiedza położony obok kościoła cmentarz, korzystając z licznych ścieżek w lesie. Zaprojektowana w formie nasypu trasa o szerokości około 100 m okrąży kościół i cmentarz z dwóch stron. Tym samym ten wariant podzieli nieodwracalnie dzielnicę na dwie części, połączone tylko jednym przejściem ulicą Praskiego Pułku. W ten sposób utrudni on lub wręcz uniemożliwi normalne funkcjonowanie dzielnicy. Znacznie ucierpią również parafianie udający się na msze lub na cmentarz. Zmuszeni będą nadłożyć kilka kilometrów, aby dostać się do kościoła. Moje szczególne obawy dotyczą zwłaszcza osób w podeszłym wieku i dzieci. Nie zawsze dysponują one samochodami, aby dojechać do kościoła. Będą więc musiały pokonywać dodatkową, wydłużoną sztucznie trasę kilku kilometrów, prowadzącą do przejścia. Tym samym parafianie będą musieli dokonywać często dramatycznych wyborów: czy stać ich na poświęcenie dodatkowych godzin i nadmierny wysiłek, aby uczestniczyć we mszy świętej czy też z niej zrezygnować usprawiedliwiając się niedogodną drogą.

Oprócz tych problemów, natury moralnej, widzimy jeszcze jedno poważne zagrożenie związane z przebiegiem WOW przez dzielnicę Wesoła. Nasz zabytkowy kościół, dom rekolekcyjny i cmentarz są usytuowane na najwyższej wydmy w Wesołej. Obawiamy się, że skutkiem kilkuletniej budowy, a następnie eksploatacji drogi i związanych z tym wstrząsów, zanieczyszczeń i hałasu będzie obsunięcie się całej wydmy. Kościół Opatrzności Bożej jest niewątpliwie niezwykłym przykładem sztuki sakralnej. Jego wnętrze o wyjątkowych walorach artystycznych stworzył profesor Jerzy Nowosielski. Wystrój kościoła został wpisany do Rejestru Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Kolejnym problemem jest konieczność powiększenia cmentarza w kierunku planowanej trasy.

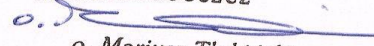
Od kilku lat w domu rekolekcyjnym organizowane są bardzo często przez Wspólnotę Chemin Neuf spotkania modlitewne dla grup z całej Polski. Bliskość trasy zakłóci w znacznym stopniu atmosferę skupienia i modlitwy.

Data* 24.02.2013r.

o. Mariusz Tłokiński

..... ul. Ks. Piotra Skargi 2
* dane obowiązkowe 05-075 Warszawa

Czytelny podpis wnioskodawcy

..... Proboszcz
o. J. 
o. Mariusz Tłokiński

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*..... JANUSZ MACIĄG

Adres zamieszkania*.....

Numer działki*.....

Treść wniosku

1. Wnioskuje o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ:

a) w poprzednim postępowaniu (2005-2008) następujące instytucje i organizacje odrzuciły ten wariant:

- Rada Miasta Sulejówek
- Rada m.st. Warszawy
- Rada Miasta Zielonka
- Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków
- Stowarzyszenie Eko-Ochrona
- Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji
- Minister Rozwoju Regionalnego
- Wojewoda Mazowiecki
- Minister Środowiska
- GDDKiA

- Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny, który uznał, że ten wariant „przechodzi przez tereny zielone między dwoma zwartymi terenami zabudowy mieszkaniowej, z której jedna część już obecnie jest narażona na uciążliwości hałasowe linii kolejowej. Ponadto na tym terenie istnieje szereg ujęć wody, które powinny podlegać szczególnej ochronie”.

*Obecnie wiemy, że linia kolejowa będzie rozbudowana i przewidziana jest do ruchu pociągów dużych prędkości, co znacznie zwiększy poziom hałasu w dzielnicy.

*Ujęcia wody są bezpieczne, bo zasoby wody w Polsce są bardzo małe.

*Mamy powody wyrażać poważne obawy, co do jakości obiecanych zabezpieczeń ujęć, biorąc pod uwagę jakość oddawanych dróg

* Przewidziany nasyp przecina centrum dzielnicy drastycznie utrudniając komunikację między częścią północną i południową

*wariant ten zagraża zdrowiu mieszkańców, skazanych na uciążliwości z powodu otaczających ich z dwóch stron fragmentów obwodnicy i linii kolejowej oraz drogi 637 - jest to niezgodne z zasadą zrównoważonego rozwoju

* w tej zamkniętej enklawie znajdują się 2 szkoły i 2 przedszkola oraz prawie wszystkie instytucje publiczne: straż, policja, ośrodek zdrowia, apteki, biblioteka, Dom Kultury, kościół, cmentarz, stacja kolejowa. Dostęp do nich zostanie bardzo ograniczony.

b) Wariant zielony jest niezgodny z podstawowymi dokumentami określającymi strategię rozwoju i zagospodarowania tj. :

1. Strategią Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020
2. Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego
3. Strategią Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020
4. Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy
5. Miejskim Planem Zagospodarowania Przestrzennego miasta Sulejówek

Tym samym naruszone są prawa nabyte mieszkańców Wesołej, którzy w dobrej wierze budowali domy, wiedząc, że korytarz przewidziany pod obwodnicę przebiega zgodnie z wariantem czerwonym.

c) wariant zielony rozcina centrum dzielnicy nasypem – wiaduktem bardzo utrudniając komunikację między częścią północną i południową. Uniemożliwia korzystanie z licznych skrótów i ścieżek, którymi przechodzą mieszkańcy części północnej udając się do kościoła, na cmentarz, do ośrodka zdrowia, biblioteki, szkół, przedszkoli, stacji

d) wariant zielony powoduje wycięcie lasu, jedynego miejsca rekreacji mieszkańców Wesołej centrum

e) wariant zielony z uwagi na przebieg i brak tunelu (w jaki będzie wyposażony wariant czerwony), w znaczący sposób zakłóca trasy migracyjne dzikich zwierząt.

2. Wnioskuje o zaprojektowanie jak największej liczby i rozmiarów przepustów dla dzikich zwierząt na odcinku węzeł „Poligon” – „Zakręt”, ponieważ ingerencja w siedliska i szlaki wędrówne dzikich zwierząt w tym obszarze przez WOW, jest bardzo duża i działa niekorzystnie na zachowanie równowagi w tym ekosystemie.

3. Wnioskuje o wykreślenie z projektu węzła „Wesoła”, zachowując jedynie ciągłość drogi: 1 Praskiego Pułku po wiadukcie, ponieważ węzeł generowałby znaczne potoki samochodów chcących włączyć się lub zjechać z w/w węzła, zwiększając tym samym emisję spalin i hałasu.

Data*

18.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

...Janusz Meiny

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
 Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
 Fax. (22) 564 06 01
 Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* ROMAN KUCZEKOWSKI

Adres zamieszkania*...

Numer działki.....

Treść wniosku

1. **Wnioskuje o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła**, spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe i społeczne). Pierwsza koncepcja drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy i władze miasta Wesoła, a następnie dzielnicy Warszawa-Wesoła stanowczo i wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę. Proponowane były różne warianty (w ostatnim postępowaniu wariant W 3). GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Głos mieszkańców jest ignorowany przez inwestora. Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.

Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14.02.2013 mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła

2. **Wnioskuje o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego**, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ:
 - był odrzucony w poprzednim postępowaniu (2005-2008) przez wszystkie instytucje,
 - został oprotestowany przez mieszkańców,
 - zagraża ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych
 - rozcina centrum dzielnicy nasypem, bardzo utrudniając komunikację między częścią północną i południową
 - odcina mieszkańców Groszówki od szkół, przedszkoli, stacji kolejowej, ośrodka zdrowia, kościoła, cmentarza, straży pożarnej, biblioteki, a centrum od Groszówki
 - powoduje wycięcie lasu, jedynego miejsca rekreacji mieszkańców Wesołej centrum.
 - narusza prawa nabyte mieszkańców zamieszkałych wzdłuż planowanego przebiegu
 - nie jest zgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (plany zagospodarowania, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówek, woj. Mazowieckiego)
 - nie obsługuje ruchu lokalnego (brak węzła „Wesoła”) i uniemożliwia korzystanie z obwodnicy mieszkańcom całej dzielnicy
 - ekologiczne, zielone, porośnięte lasem chroniącym zbiornik wody centrum dzielnicy zostałyby zamienione w emitujący spaliny i hałas obszar, nie dając w zamian mieszkańcom żadnych korzyści.
 - szczególnie zagrożone byłyby dzieci z 2 szkół i 2 przedszkoli usytuowanych w Wesołej centrum.
3. **Węzeł „Rembertów”** powinien znajdować się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa

Data*

19.02.2013

Roman Kuczekowski
Czytelny podpis wnioskodawcy

57

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* ARTUR PRAKIERT

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku WPROŚNIĘCIE O NATYCHMIASTOWE NOSTRZYMANIE PRAC
ZWIĄZANYCH Z BUDOWĄ OBWODNICY WARIANTU ZIEKORCEGO
PRZEBIEGAJĄCEGO PRZEZ CENTRUM WESOŁEJ, MIĘDZY INNYMI
DZIERŻYCY I BUDYŃKIEM STRAŻY DRÓG PRZEZ SULEJÓWEK-
SZKODŁOWKA

W ZWIĄZKU Z TAKIM TRAKTOWANIEM SPRAWY INWESTYCYJNO-PROJEKTYWNEJ
STAWIAM KOLEJNE PYTANIA:

1. DLACZEGO OBWODNICA JAK JAMĄ NAZWA NISKAŁUJE - MA PRZEBIEGAĆ PRZEZ MIASTO A NIE DO KOŁA?
2. DLACZEGO NIE MOŻE PRZEBIEGAĆ WZŁĘM „REMBERTÓW” PRZ. DZIĄDŁOCYET STRONIE ADI KOLEJOWEJ?
3. DLACZEGO WYBÓR UMIEJSCZENIA DECYDUJE TYLKO I PRZEDEM INŻYNIEREM NISKALNIK, ERONDOMIRZU (N. POSAŁI, MARTINEJ, SIBBY) A NIE SZKŁBA MIESZKAŃCÓW MIASTA, LOKALNE PRZECZYNYSTE POTRZEBY, UCIECZLIWOŚĆ RUCHU?
4. DO NABUDOWANIA OBWODNICY - JAKIE ODSKODOWANIA PAŃSTWO PRZEWIJDUJE ZWIĄZANE Z TYM JAKIEM?

Data*
20 luty 2013

Czytelny podpis wnioskodawcy
Artur Prakiert

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Joanna Mantorska, Paweł Mantorski

Adres zamieszkania*

Numer działki.....

Treść wniosku

1. Wnioskuje o opracowanie wariantu przebiegającego poza dzielnicą Warszawa-Wesoła, spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe i społeczne).

Pierwsza koncepcja drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy i władze miasta Wesoła, a następnie dzielnicy Warszawa-Wesoła stanowczo i wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę. Proponowane były różne warianty. GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Od wielu lat głos mieszkańców jest ignorowany przez inwestora. Dla mieszkańców dzielnicy nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.

Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 14.02.2013 mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła oraz w dniu 18.02.2013 mieszkańcom Sulejówka

1. Wnioskuje, żeby Węzeł „Rembertów” znajdował się po północnej stronie linii kolejowej, aby nie ingerować w zwartą zabudowę osiedla Grzybowa

2. Wnioskuje o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek -Szkopówkę, ponieważ zostało udowodnione i udokumentowane w trakcie poprzedniego postępowania w latach 2005 – 2008, że WARIANT ZIELONY JEST NIE DO PRZYJĘCIA ZE WZGLĘDÓW MERYTORYCZNYCH.

KOLEJNE, SZCZEGÓLOWE OPACOWANIE TEGO WARIANTU W RAPORCIE BĘDZIE OZNACZAŁO NIEGOSPODARNOŚĆ INWESTORA W WYDAWANIU PUBLICZNYCH PIENIĘDZY.

W czasie poprzedniego postępowania, jako zorganizowana grupa mieszkańców Wesołej i Sulejówka, sprzeciwialiśmy się przez 3 lata wprowadzeniu wariantu W2 (zielonego). W efekcie naszych ogromnych wysiłków, tysięcy analiz, ekspertyz, komisji, badań, opinii – ten wariant W2 (zielony) został odrzucony.

Obecnie, na spotkaniach w Wesołej i Sulejówku, przedstawiciele projektanta i inwestora przedstawili nam „nowe” warianty. Nowe jest jedynie biuro projektowe. Warianty są identyczne jak poprzednie, jeśli chodzi o teren Wesołej i Sulejówka. Całe postępowanie rozpoczęło w związku z obszarem „Natura 2000” dotyczącym odkrycia stawiku ze strzeblą błotną, znajdującym się w okolicy Ząbek, poza odcinkiem „Rembertów” – „Zakręt”.

Taka troska o okazy fauny czy flory byłaby wzruszająca, gdyby nie całkowite ignorowanie protestów mieszkańców Wesołej i Sulejówka i ponowne rozpoczęcie tej samej procedury na bazie tych samych „starych” wariantów.

Pani Katarzyna Wójcicka, mówiąc o wariancie czerwonym , użyła określenia –

„jest on w świadomości mieszkańców” Otóż jest on nie tylko w naszej świadomości, ale we wszystkich podstawowych dokumentach określających strategię rozwoju i zagospodarowania tj. :

1. **Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020**
2. **Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego**
3. **Strategii Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020**
4. **Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy**
5. **Miejskim Planie Zagospodarowania Przestrzennego miasta Sulejówek**
6. **Uchwale Rady m.st. Warszawy**

Przepisy prawa stanowią, że zapisy miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego są jednym z ważnych składników analizy wielokryterialnej służącej do oceny wariantów.

Koncepcja wariantu zielonego stanowi naruszenie zasady zaufania obywateli do organów Państwa oraz praw nabytych mieszkańców Wesołej i Sulejówka, którzy w dobrej wierze budowali domy, wiedząc, że korytarz przewidziany pod obwodnicę przebiega zgodnie z wariantem czerwonym.

W swoim piśmie dotyczącym odrzucenia wariantu samorządowego W3 w roku 2007 **przedstawiciel INWESTORA stwierdza:**

„Istotny udział w wyniku oceny ma parametr „zgodność z planami zagospodarowania przestrzennego”

Wariant W 3 jest niezgodny z podstawowymi dokumentami określającymi strategię rozwoju i zagospodarowania,tj:

- a)Strategią Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 aktualizacja - uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego – 29.05.2006
- b) Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego - uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego Nr 65/2004 z dnia 7.06.2004
- c) Strategią Rozwoju m.st. Warszawy do roku 2020
- d) Studium Uwarunkowań Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy
- e) mpzp gminy Halinów

Stanowi to jeden z ważnych elementów odmowy realizacji tego wariantu

Oczekujemy jednakowego traktowania przez inwestora naszych argumentów związanych z wymienionym przez przedstawiciela GDDKiA parametrem zgodności z planami zagospodarowania przestrzennego. Jeżeli to dotyczy Halinowa i wariantu W3 (samorządowego) , dotyczy również Wesołej i Sulejówka (wariantu zielonego).

Pani Katarzyna Wójcicka, mówiąc o wariancie zielonym, użyła również określenia:

„Trasa przebiega na nasypie przez tereny zielone”. Powinna sprecyzować, że na tym terenie rośnie las, który zostanie całkowicie na całej długości wycięty w trakcie budowy przy trasie szerokości 100 m i drogach dojazdowych. Powinno się mówić, że **ZAMIAST LASU** powstanie ekspresowa trasa szybkiego ruchu.

Oprócz tego, pani projektant zapomina:

- o zwartej zabudowie mieszkaniowej ciągnącej się po obu stronach tego terenu zalesionego oraz
- o ujęciu wody dla Wesołej w odległości 50 m od planowanej trasy.

Te drobne niuanse, które umknęły na tym etapie pani projektant, zostały już ujęte w opinii **Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego**, który **WYKLUCZYŁ ten wariant**, uznając, że „przechodzi przez tereny zielone między dwoma zwartymi terenami zabudowy mieszkaniowej, z której jedna część już obecnie jest narażona na uciążliwości hałasowe linii kolejowej. Ponadto na tym terenie istnieje szereg ujęć wody, które powinny podlegać szczególnej ochronie” .

- Obecnie wiemy, że linia kolejowa będzie rozbudowana i przewidziana jest do ruchu pociągów dużych prędkości, co znacznie zwiększy poziom hałasu w dzielnicy.
- Ujęcia wody są bezcenne, bo zasoby wody w Polsce są bardzo małe.
- Wycięcie lasu spowoduje pustoszczenie okolicy i obniżenie poziomu wody, ponieważ drzewa stanowią naturalną ochronę zasobów podziemnego zbiornika
- Wariant ten zagraża zdrowiu mieszkańców, skazanych na uciążliwości z powodu otaczających ich z dwóch stron fragmentów obwodnicy i linii kolejowej oraz drogi 637
- Wariant zielony jest niezgodny z zasadą zrównoważonego rozwoju
- W tej zamkniętej enklawie znajdują się 2 szkoły i 2 przedszkola oraz prawie wszystkie instytucje publiczne: straż, policja, ośrodek zdrowia, apteki, stacja kolejowa, biblioteka, Dom Kultury, kościół, cmentarz. Dostęp do nich zostanie drastycznie ograniczony
- Wariant zielony stanowi największe zagrożenie dla kościoła wpisanego do rejestru zabytków, znajdującego się na wysokiej wydmie.

Osobnym problemem jest realizacja inwestycji - mamy powody wyrażać **poważne obawy, co do jakości projektowanego nasypu, jak również - obiecanych zabezpieczeń ujęć, biorąc pod uwagę jakość oddawanych dróg** . Oto kilka przykładów cytowanych za „Gazetą Finansową”:

„W czerwcu 2012 r. na południowej obwodnicy Warszawy (S2) służby specjalne ujawniły budowę nasypów nie z piasku, a z gliny, w związku z czym nakazano usunięcie 60 000 m³ wadliwego budulca. Po ujawnieniu tego faktu urzędnicy GDDKiA zmienili specyfikację budowy i dopuścili post factum materiał sprzeczny ze sztuką budowlaną. Na innym odcinku tej samej budowy ujawniono „podkład” z tłuczonych muszli klozetowych i worków śmieci. Wykonawca tłumaczył, że nie wiedział o tym „dzikim” wysypisku. Na innych odcinkach, robotnicy donosili o usypywaniu nasypów z ziemi ornej. W Ropczycach (autostrada A4) generalny wykonawca miał na ten cel kupić sąsiadujące z placem budowy pole. Tam też fragmenty dróg powstawały na gruncie o stwierdzonej (22 lipca 2011 r.) przez Wydział Technologii Laboratorium Drogowego w Rzeszowie zawartości 24,6759 proc. pyłów ilastych, których wykorzystanie na wilgotnym terenie jest sprzeczne ze sztuką budowlaną i przez brak stabilności naraża bezpieczeństwo użytkowników autostrady. Wilgotność naturalna gleby wynosiła 23,04 proc. Wiążąca w tym zakresie pozostaje norma PN-S-0225:1998, wykluczająca wykorzystanie takiego budulca w tych warunkach. Badanie, przeprowadzone 8 września 2011 r., już po nagłośnieniu nieprawidłowości w polskich mediach, wykazało zerowy udział frakcji pyłowo-łowej, co-według osób budujących ten odcinek autostrady-nie jest prawdą. Orzeczenie o przydatności gruntu z 17 czerwca 2011 r. wskazuje na zawartość co najmniej 10,7 proc. pyłów łąkowych w gruncie. Zaznaczyć należy, że na tym odcinku budowano w maju, a wszelkie badania gruntów – przeprowadzane kolejno w czerwcu, lipcu i wrześniu – powinny być wykonane w trakcie budowania nasypów, a nie po.

Inną formą oszczędności jest „usztynianie” gruntu podkładem z tanich płyt betonowych, co daje efekt krótkoterminowy. Płyty zapadają się w miękkie podłoże, a jego drobiny dostają się bezpośrednio pomiędzy płyty a drogę, co przy intensywnej eksploatacji nawierzchni, m.in. dużej wagi ciężarówkami i autobusami, skutkować będzie jej szybkim rozpadem”.

Powyższe cytaty wskazują, że już na etapie planowania inwestycji należy zastosować **zasadę ostrożności**, unikając ryzyka skażenia ujęć wody w Wesolej i Sulejówku.

Oprócz **Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego** w poprzednim postępowaniu następujące instytucje i organizacje odrzuciły ten wariant:

- Rada Miasta Sulejówek
- Rada m.st. Warszawy
- Rada Miasta Zielonka
- Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków
- Stowarzyszenie Eko-Ochrona
- Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji
- Minister Rozwoju Regionalnego
- Wojewoda Mazowiecki
- Minister Środowiska
- GDDKiA

Osobnym zagadnieniem jest kwestia ekonomiczna. Pani projektant podkreślała, że wariant zielony jest tańszy.

- od dawna obserwujemy dramatycznie złą jakość oddawanych tras (patrz powyższy cytat z doniesień prasowych), z powodu właśnie stosowania kryterium najniższej ceny
- istnieją poza tym koszty społeczne, kiedy zielona i cicha dzielnica zamieniona zostaje w trasę tranzytową dla TIR-ów
- koszty nie mogą decydować o przebiegu inwestycji, która będzie eksploatowana przez dziesiątki lat.

Przy zielonym wariantcie nie ma tunelu, który pomógłby odtworzyć charakter dawnej zielonej dzielnicy.

Wariant zielony rozcina centrum dzielnicy nasypem - wiaduktem , bardzo utrudniając komunikację między częścią północną i południową. Uniemożliwia korzystanie z licznych skrótów i ścieżek, którymi przechodzą mieszkańcy części północnej udając się do kościoła, na cmentarz, do ośrodka zdrowia, biblioteki, szkół, przedszkoli, na stację kolejową

Wariant zielony nie przewiduje węzła „Wesoła”, co uniemożliwi obsługę ruchu lokalnego, czyli jedyną korzyść, jaką mieliby mieszkańcy dzielnicy w związku z ogromnym obciążeniem związanym z budową i eksploatacją obwodnicy w zielonej i ekologicznej do tej pory dzielnicy

Wariant zielony powoduje wycięcie lasu - jedynego miejsca rekreacji mieszkańców Wesolej centrum.

Wprowadzenie zielonego wariantu wywołuje ostry **konflikt społeczny** między mieszkańcami dzielnicy.

Projekt wzniesienia ogromnego nasypu i wybudowania estakady na poziomie drugiego piętra w newralgicznym punkcie Wesolej, gdzie krzyżują się drogi łączące różne części Wesolej sprawia wrażenie **totalnego ignorowania realiów dotyczących funkcjonowania dzielnicy** i traktowania mieszkańców jak osoby pozbawione praw do obrony swoich racji, sprawiające jedynie kłopot projektantowi i inwestorowi.

Pozbawienie mieszkańców **zielonej przestrzeni leśnej i zastąpienie jej pejzażem przemysłowym z nasypem i estakadą, narzucenie mieszkańcom ogromnego hałasu, związanego z tranzytowym ruchem 140.000 pojazdów na dobę** traktowane jest w kategoriach całkowicie odhumanizowanych. Inwestor ani projektant nie biorą pod uwagę wyborów mieszkańców, którzy wybrali tę dzielnicę, aby uniknąć hałasu i mieć za oknami las, a nie wiadukt. Budowali tu domy po sprawdzeniu dokumentacji planistycznej, która nie zawierała w tym miejscu żadnej rezerwy komunikacyjnej.

Na ostatnich spotkaniach powiedziano nam, że **wariant W3 przez poligon został odrzucony przez inwestora w poprzednim postępowaniu i dlatego nie jest rozpatrywany.**

Powyżej staraliśmy się udowodnić, że z bardzo wielu istotnych przyczyn, **wariant zielony również został odrzucony, m.in. przez GDDKiA.**

Stosując zatem powyższą logikę, wariant zielony nie powinien być w ogóle rozpatrywany w dalszym postępowaniu, o co wnioskujemy.

Data*

22.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Janusz Mantorski
Janusz Mantorski

(40)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na
odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko : **WIEŚŁAWA DOBKOŃSKA**

Adres zamieszkania :

Numer działki:

Do
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
Jacobs Polska Sp. z o. o.

WNIOSEK

Niniejszym wnoszę o:

- 1) ustalenie przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) poza Wesolą;
- 2) na wypadek nieuwzględnienia wniosku z pkt 1, wyrażam preferencję dla przebiegu WOW w wariantcie zielonym, przy czym wniosku tego nie należy traktować jako zgody na przebieg WOW przez Wesolą
- 3) na wypadek nieuwzględnienia wniosku z pkt 1 i 2 i wyboru wariantu czerwonego, wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec proponowanego jego przebiegu i proponowanej lokalizacji węzła Wesola, w okolicy skrzyżowania ulicy Prusa z I Pułku Praskiego i skrzyżowania ulicy Staszica z I Pułku Praskiego w sposób uwidoczniiony pod adresem:

https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/s/spotkania-informacyjne-dotyczace_12051/Wesola15.jpg

i wnoszę o:

- a) odsunięcie przebiegu WOW możliwie najdalej od ul. Prusa na południe i zastosowanie ekranów akustycznych o maksymalnej skuteczności i wysokości 8 m.;
 - b) odstąpienie od przeprowadzania ul. I Pułku Praskiego nasypem i wiaduktem nad WOW na odcinku za ul. Staszica, wzdłuż aktualnego przebiegu ul. I Pułku Praskiego;
 - c) zaprojektowanie węzła i przebiegu ulicy I Pułku Praskiego nad WOW na wschód od aktualnego jej przebiegu w odległości co najmniej 300 m. od tego przebiegu – w sposób zbliżony do tego jak proponowała GDDiKA w 2010 r. (spotkanie 25.01.2010 r. i plany ogłoszone wówczas na stronach GDDiKA) i uczynienie odcinka aktualnej ul. I. Pułku Praskiego od ul. Staszica do ul. Prusa ulicą jedynie dojazdową do ulicy Prusa (zamknięcie dalszego przebiegu), przy czym wniosku tego nie należy traktować jako zgody na przebieg WOW przez Wesolą;
- ponadto wnoszę o:
- 4) przeprowadzenie kolejnego spotkania informacyjnego dla mieszkańców Wesolej, w sposób umożliwiający czytelne i szczegółowe przedstawienie proponowanych wariantów lokalizacyjnych Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW), z uzasadnieniem, a przed ewentualnym przystąpieniem do ustalenia przebiegu trasy w wariantcie czerwonym – odbycie spotkania z mieszkańcami Groszówki w Wesolej.

Data

25 LUTEGO 2013
.....

Czytelny podpis wnioskodawcy

z up. [Podpis]
.....

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o., Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa, Fax. (22) 564 06 01,

Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko: Ryszard Pogórski

Adres zamieszkania:

Numer działki:

i resc wmosku

Na podstawie opracowania przedstawionego przez firmę Jacobs załączam analizę przebiegu WOW w obrębie dzielnicy Wesoła:

Wariant oznaczony kolorem zielonym	Wariant oznaczony kolorem czerwonym
Krótszy o 0,5 km od wariantu „czerwonego”	Dłuższy o 0,5 km od wariantu „zielonego”
Nie narusza obszarów chronionych W granicach Wesołej <u>nie niszczy wydm objętych ochroną</u>	Narusza cenne i chronione obszary przyrodnicze a) narusza objęte ochroną wały wydmore, najwyższe zagrożone wydmy <ul style="list-style-type: none"> • przy zbiegu ulic Matejki Broniewskiego Uroczą 106, 6 m n.p.m. • za ulicą Konarskiego, przed granicą z Sulejówkiem ok. 120 m n.p.m. b) w przeważającej części przebiega przez obszary gęsto zalesione i otulinę Mazowieckiego Parku Krajobrazowego od wielu lat objętych ściłą ochroną przyrody i obowiązującym zakazem budowy inwestycji
Tańszy ze względu na brak węzła i krótszy przebieg	Droższy ze względu na budowę węzła ; nawet przy założeniu braku węzła też droższy bo dłuższy
Przebieg w naturalnym obniżeniu terenu, równoległe do linii wysokich napięć i ulicy Niemcewicza a więc w pasie zarezerwowanym dla kolejnych rozwiązań infrastrukturalnych np. WOW	Przebieg w tunelu ponad 800 m, prawdopodobnie droższym od wykopu.
Przecina I Praskiego Pułku bezkolizyjnie, nie niszczy innych ciągów komunikacyjnych	Niszczy i odcina szereg ciągów komunikacyjnych pomiędzy ulicami Prusa-Niemcewicza
Nie wymaga wyburzeń obiektów komunalnych i mieszkalnych	Wymaga wyburzenia 17 obiektów w tym jednej kamienicy 2 piętrowej wielorodzinnej i kilkunastu domów jednorodzinnych oraz innych obiektów

Wariant oznaczony kolorem zielonym nie koliduje z ujęciem wody i strefą ochronną ujęć w Sulejówku, przebiega poza obszarem chronionym.

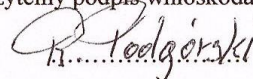


Z zestawienia wariantów jednoznacznie wynika, że bardziej korzystny dla dzielnicy Wesoła ze względu na koszty jak również pod względem ekologicznym jest przebieg oznaczony kolorem zielonym. **Mój wniosek: dla mnie jedynym logicznym i akceptowalnym jest przebieg "zielony" czyli równoległy do ulicy Niemcewicza i obydwu linii wysokiego napięcia.**

Data*

14.02.2013.

Czytelny podpis wnioskodawcy



*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

(42)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na
odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko **KRZYSZTOF WOJCIECHOWSKI**
Adres zamieszkania
Adres e-mail:
Numer działki:

Do
Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad
i Jacobs Polska Sp. z o. o.

WNIOSEK

Niniejszym wnoszę o:

- 1) ustalenie przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy poza Wesolą;
- 2) na wypadek nieuwzględnienia wniosku z pkt 1, wyrażam preferencję dla przebiegu WOW w wariantcie zielonym,
- 3) na wypadek nieuwzględnienia wniosku z pkt 1 i 2 i wyboru wariantu czerwonego, wyrażam zdecydowany sprzeciw wobec proponowanego jego przebiegu i proponowanej lokalizacji węzła Wesola, w okolicy skrzyżowania ulicy Prusa z I Pułku Praskiego i skrzyżowania ulicy Staszica z I Pułku Praskiego w sposób uwidoczniiony pod adresem:
https://www.gddkia.gov.pl/userfiles/articles/s/spotkania-informacyjne-dotyczace_12051/Wesola15.jpg

i wnoszę o:

- a) odsunięcie przebiegu WOW możliwie najdalej od ul. Prusa na południe i zastosowanie ekranów akustycznych o maksymalnej skuteczności i wysokości 8 m.;
- b) odstąpienie od przeprowadzania ul. I Pułku Praskiego nasypem i wiaduktem nad WOW na odcinku za ul. Staszica, wzdłuż aktualnego przebiegu ul. I Pułku Praskiego;
- c) zaprojektowanie węzła i przebiegu ulicy I Pułku Praskiego nad WOW na wschód od aktualnego jej przebiegu w odległości co najmniej 300 m. od tego przebiegu – w sposób zbliżony do tego jak proponowała GDDiKA w 2010 r. (spotkanie 25.01.2010 r. i plany ogłoszone wówczas na stronach GDDiKA – w załączeniu) i uczynienie odcinka aktualnej ul. I.Pułku Praskiego od ul. Staszica do ul. Prusa ulicą jedynie dojazdową do ulicy Prusa (zamknięcie dalszego przebiegu).

ponadto wnoszę o:

- 4) przeprowadzenie kolejnego spotkania informacyjnego dla mieszkańców Wesolej, w sposób umożliwiający czytelne i szczegółowe przedstawienie proponowanych wariantów lokalizacyjnych Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW), z uzasadnieniem, a przed ewentualnym przystąpieniem do ustalenia przebiegu trasy w wariantcie czerwonym – odbycie spotkania z mieszkańcami Groszówki w Wesolej.



Uzasadnienie

Wniosek z pkt 1 uzasadniony jest groźbą całkowitej i nieodwracalnej degradacji i zniszczenia dzielnicy Wesoła w Warszawie proponowanym ustaleniem przebiegu WOW przez Wesołą. Przebieg taki spowodowałby nieuzasadnione i nieproporcjonalne naruszenie warunków życia mieszkańców. Ponadto przebieg taki naruszałby stosunki wodne i w inny sposób niekorzystnie oddziaływał na środowisko, a także zagrażał obiektom sakralnym i dobrom kultury (w postaci Kościoła Parafii Opatrzności Bożej, Domu Rekolekcyjnego i cmentarza). Możliwe jest ustalenie przebiegu WOW w inny sposób niż przez Wesołą i takich działań oczekujemy.

Wniosek z pkt 2 złożony został na wypadek nieuwzględnienia wniosku z pkt 1 i nie może być traktowany jako aprobata przebiegu WOW przez Wesołą. Wniosek nr 2 wiąże się z przekonaniem, że wariant zielony byłby o tyle mniej uciążliwy, iż pozwoliłby uniknąć budowania tunelu i naruszania terenów zabudowanych.. Wciąż jednak jest on immanentnie obciążony wadami określonymi powyżej.

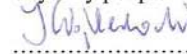
Wniosek z pkt 3 złożony został na wypadek nieuwzględnienia wniosków z pkt 1 i 2, i nie może być traktowany jako aprobata przebiegu WOW przez Wesołą. Wariant czerwony jest najgorszy z punktu widzenia oddziaływania na środowisko i niekorzystny dla mieszkańców. Z niewyjaśnionych powodów, został on na odcinku wzdłuż ul. Prusa i przy skrzyżowaniu z ul. I Pułku Praskiego zaproponowany w sposób zasadniczo odmienny niż GDDiKA proponowała poprzednio na etapie zaawansowanych prac projektowych – tj. w 2010 r., a w szczególności na spotkaniu w Wesołej 25.01.2010 r. (plany ogłoszone przez GDDiKA w załączeniu). Wówczas GDDiKA przedstawiała mieszkańcom te rozwiązania jako optymalne komunikacyjnie, inwestycyjnie (minimalizacja wykupu) i zmniejszające uciążliwość dla mieszkańców. Zgodnie z zasadą zaufania obywateli do Państwa wytworzyło to uzasadnione przekonanie, że te proponowane wówczas rozwiązania – w razie ewentualnej realizacji WOW przez Wesołą – wyczerpują maksimum uciążliwości dla mieszkańców i można się spodziewać jedynie ich zmiany na korzyść mieszkańców. Także po uchyleniu decyzji przez sąd - GDDiKA zapewniała, że dalsze prace zmierzają jedynie do usunięcia błędów formalnych i uzupełnienia dokumentacji w koniecznym zakresie. Tymczasem przedstawione plany sytuacyjne ukazują na odcinku WOW wzdłuż ul. Prusa, od ul. Kościuszki i dalej na wschód aż za I Pułku Praskiego, na przesunięcie WOW na północ, w kierunku zabudowań mieszkalnych. Całkowicie odmiennie zaprojektowany został węzeł Wesoła, w sposób rażąco ingerujący w posesje po obu stronach I Pułku Praskiego między ul. Staszica i ul. Prusa, i powodujący, że okoliczni mieszkańcy nie będą mieli warunków do normalnego życia. W tej sytuacji – w razie ewentualnego przebiegu zbliżonego do wariantu czerwonego – wnoszę o powrót do koncepcji z 2010 r. z tą korektą, by przebieg WOW odsunąć jak najdalej od ul. Prusa na południe, a węzeł Wesoła od strony północnej jak najdalej odsunąć na wschód od ul. I Pułku Praskiego w oddaleniu od zabudowań mieszkalnych, I Pułku Praskiego przeprowadzić wiaduktem nad WOW w oddaleniu na wschód od aktualnego przebiegu tej ulicy, oraz obecny odcinek I Pułku Praskiego między ul. Staszica a ul. Prusa uczynić drogą dojazdową do ul. Prusa i zamknąć jej przebieg w kierunku południowym na styku z WOW, a także by drogę łączącą wiadukt nad WOW z aktualnym przebiegiem I Pułku Praskiego przesunąć na północ i odsunąć od zabudowań mieszkalnych. Wnoszę także o zastosowanie ekranów akustycznych. Pozwoli to zmniejszyć uciążliwość.

Data

25.02.2013

Załączniki:- mapa sytuacyjna z 2010 r.; - plan z 2010 r.

Czytelny podpis wnioskodawcy



Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o., Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa, Fax. (22) 564 06 01,

Email: warsaw@jacobs.com

(43)

Spotkanie informacyjne
Dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł "Drewnica" - węzeł "Zakręt"

Imię i nazwisko * **Krzysztof Zysk**

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

Z zainteresowaniem śledzę postępy prac nad trasą S-17 (WOW). Jako mieszkaniec
Wesołej uważam, że wybrany wariant czerwony z tunelem w Wesołej jest optymalnym
rozwiązaniem dla tej trasy (obwodnicy). Pragnę zwrócić uwagę na rozwiązanie węzła
Ząbki-Zielonka, które musi uwzględnić obszar Natura 2000. Ten węzeł musi uwzględnić
ruch wylotowy z Warszawy z Trasy Siekierkowskiej - ul. Żołnierskiej w kierunku
Białegostoku (do granic Warszawy projektowana trasa z bezkolizyjnymi
skrzyżowaniami). Dobrym rozwiązaniem byłoby połączenie tej Warszawskiej trasy
wylotowej droga 631 z S-17 poprzez bezkolizyjny łącznik. Takie rozwiązanie usprawniłoby
ruch z i do Warszawy.

Analizując Państwa propozycje pozwoliłem sobie przygotować mapy ze zmianami
opisanymi powyżej. Zaletą proponowanych zmian jest zmniejszenie ilości wiaduktów, co
znaczaco wpłynie na koszty inwestycji. Jednocześnie moje propozycje zakładają większe
otwarcie obszaru Natura 2000 na teren leśny.

Życzę miłej analizy moich propozycji i wyboru najlepszych i możliwych do realizacji
rozwiązań.

Data*
25.02.20013

Czytelny podpis wnioskodawcy



*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Stanisław PIWOWAR – radny Rady Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy

Imię i nazwisko.....

Adres zamieszkania

poza przebiegiem pasa S-17

Numer działki

Treść wniosku:

W nawiązaniu do spotkania informacyjnego dla zadania budowy drogi ekspresowej S-17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”, które odbyło się 11 lutego 2012 r. w Urzędzie Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy oraz posiedzenia Komisji Gospodarki Przestrzennej i Zrównoważonego Rozwoju Rady Dzielnicy Rembertów w dniu 16 stycznia br., w wyniku którego Urząd Dzielnicy Rembertów przedstawił stanowisko w sprawie studium techniczno – ekonomiczno – środowiskowego wschodniej obwodnicy Warszawy, wnoszę o:

zaprojektowanie na węzle „Rembertów” łącznic na południową stronę linii kolejowej nr 2 Warszawa – Terespol umożliwiających połączenie ul. Okuniewskiej z ul. Długą, Wspólną lub Niemcewicza w Wesołej.

Zbudowanie tych łącznic umożliwiłoby powstanie, dogodnego dla osiedli Pocisk, Nowy Rembertów (z Dzielnicy Rembertów) oraz Zielona i Grzybowa w Wesołej, włączenia się do ruchu na trasie ekspresowej S-17, bezpośrednio od południowej strony torów linii kolejowej Warszawa-Terespol, bez konieczności pokonywania kilku (obecnie poprzez przeznaczony do zamknięcia przejazd z ul. Marsa do ul. Cyrulików) albo (przez wiele lat do czasu zastąpienia tego przejazdu tunelem lub wiaduktem) kilkudziesięciu kilometrów (przez wiadukt na ul. Żołnierskiej). Ponadto przejazd na drugą stronę torów z ul. Okuniewskiej od strony Sulejówka i Węgrowa spowodowałby skierowanie znacznej części ruchu zmierzającego do Centrum Warszawy do północnych osiedli Dzielnicy Wawer (Marysin Wawerski, ul. Korkowa itd.), zamiast przez Centrum Rembertowa (ul. Cyrulików do przejazdu wiaduktem na ul. Żołnierskiej w zachodniej części Rembertowa – obecnie brakuje takiego połączenia i zjazd następuje w ul. Marsa).

W szczególności **rozwiązanie to będzie konieczne w przypadku** wyboru w projekcie S-17 wariantu wschodniego (zielonego) – bardziej na wschód usytuowanego przebiegu obwodnicy pomiędzy węzłami „Rembertów” i „Zakręt”, **gdzie** w tym przypadku **nie przewiduje się węzła „Wesoła”** albo w sytuacji, gdy w ogóle doszłoby do rezygnacji z budowy węzła „Wesoła”.

Zaprojektowanie łącznie z ruchem po drugiej stronie torów kolejowych nie tworzy drugiego węzła obok węzła „Rembertów”, lecz powstanie węzła dwustronnego, co nie byłoby całkiem nowym rozwiązaniem – jest ono stosowane, zwłaszcza w przypadku przeszkód w postaci linii kolejowych czy nitek wodnych, biegnących obok dróg prostopadłych do projektowanej trasy, w tym przypadku ekspresowej. W sytuacji uznania potrzeby wprowadzania postulowanego rozwiązania, klasa dróg dojazdowych po stronie południowej byłaby na wniosek właściwych organów dzielnic podniesiona do zbiorczej, aby usunąć formalne przeszkody, słusznego z punktu widzenia interesów społeczności dwóch dzielnic i racjonalnego i ekonomicznego ukierunkowania ruchu z drogi wojewódzkiej 637 w kierunku Centrum Warszawy.

Uprzejmie proszę o pozytywne rozpatrzenie wniosku.

Data*

z prośbami

Czytelny podpis wnioskodawcy

24.02.2015r

Jacobs Polska

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*Justyna..Piwowar.....radna osiedla „Pocisk”

Adres zamieszkania*

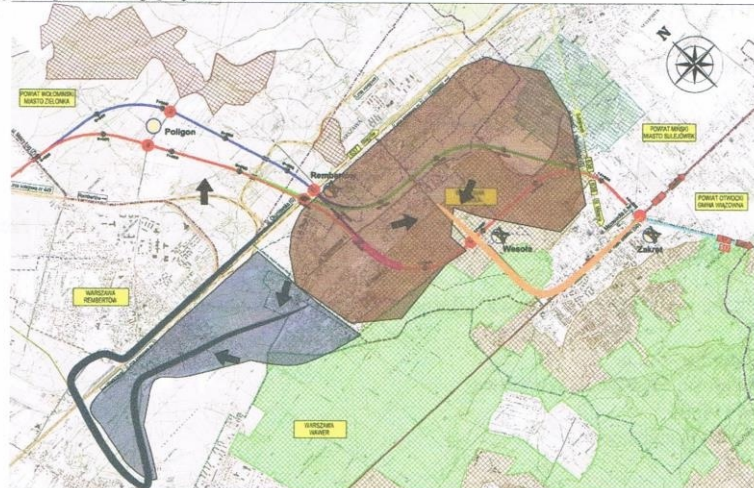
Numer działki

Treść wniosku

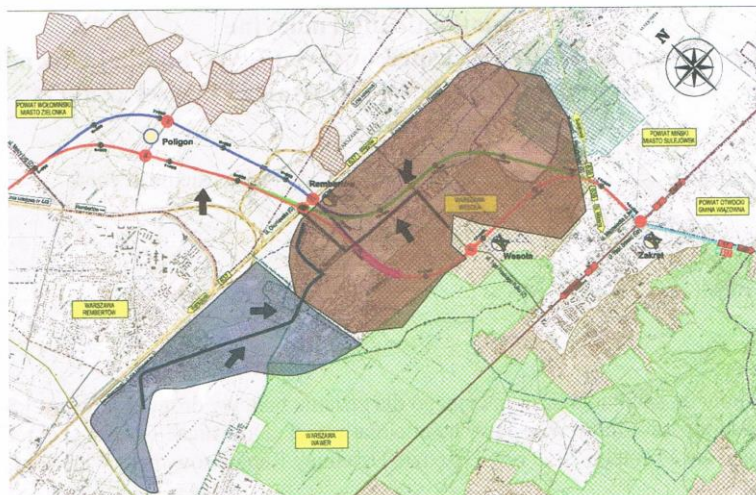
W nawiązaniu do spotkania informacyjnego dla zadania budowy drogi ekspresowej S-17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”, które odbyło się 11 lutego 2012 r. w Urzędzie Dzielnicy Rembertów m.st. Warszawy, wnioskuję o:

zaprojektowanie na węźle „Rembertów” łącznic na południową stronę linii kolejowej nr 2 Warszawa – Terespol umożliwiających połączenie ul. Okuniewskiej z ul. Długą, Wspólną lub Niemcewicza w Wesolej.

Do czasu powstania Wschodniej Obwodnicy Warszawy trasa kolejowa dzieląca północną część Rembertowa i Wesolej od części południowej tych dzielnic zostanie pozbawiona kolizyjnych przejazdów (przejazdu przy ul. Marsa-Cyrulików oraz ul. 1 Praskiego Pułku - Okuniewska). Najbliższym, istniejącym, przejazdem w poprzek torów jest ul. Żołnierska. Wszyscy, mieszkający po południowej stronie torów, by dojechać do obwodnicy lub na północną stronę torów musieliby dojechać do ul. Żołnierskiej, lub poprzez obwodnicę do węzła Zakręt (w wypadku gdyby nie został zbudowany węzeł Wesole). Gdyby funkcjonowała wyżej wnioskowana część węzła dostać się na drugą stronę torów było by znacznie łatwiej, nie marnując tyle czasu, przejeżdżając tylu kilometrów i korkując wąskie ulice. Obie te sytuacje ilustrują rys. 1 i 2.



Rysunek 1 Wariant bez wjazdu na obwodnicę od strony południowej przez węzeł „Rembertów”.
Pozostaje znacznie wydłużona droga do obwodnicy i miejsca przejazdu na drugą stronę torów.



Rysunek 2 Wariant z wjazdem na obwodnicę od strony południowej przez węzeł „Rembertów”.
Znacznie skrócona droga do obwodnicy i możliwość przejazdu na drugą stronę torów.

Natomiast, aby dostać się od strony północnej na południową trzeba by również jechać ulicą Żołnierską lub przez obwodnicę S-17, aż do węzła „Zakret”.

Przedstawiony wyżej problem na pozór „lokalny” jest głównym problemem komunikacyjnym dwóch dzielnic Warszawy, który się pogłębi niedługo po zamknięciu przejazdów linii kolejowej Warszawa-Terespol. Rozszerzenie węzła „Rembertów” o jego część po stronie południowej pozwoliłoby ten problem w znacznym stopniu rozwiązać.

Data*

...23.02.2013.....

Czytelny podpis wnioskodawcy

Justyna Riwowar

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* **Małgorzata Teisseyre-Sierpińska**

.....

Adres zamieszkania*

.....

Numer działki

.....

Treść wniosku

Po spotkaniu informacyjnym w dn.18.02.2013 r. z mieszkańcami Sulejówka, na którym przedstawiono przebiegi trasy WOW, na odcinku węzeł Rembertów – węzeł Zakręt, alternatywnie – wariant tzw. zielony i wariant tzw. czerwony. Wnoszę o rezygnację z wariantu zielonego, przebiegającego przez tereny administracyjne gminy Sulejówek.

Uzasadniam również alternatywnie:

- W obu przypadkach najbardziej uciążliwy będzie etap realizacji trasy, przy czym należy wziąć pod uwagę inne obecnie warunki środowiskowe obu wariantów, a więc inny efekt oddziaływania na środowisko i charakter trwałych zmian jakości życia mieszkańców
 - W przypadku wariantu czerwonego (Wesoła) transport materiałów budowlanych i maszyn roboczych odbywać się będzie prawdopodobnie wyłącznie w pasie technicznym budowanej trasy, co niewątpliwie zwiększy natężenie hałasu w jego najbliższym otoczeniu. Nie będzie to jednak tak bardzo odczuwalne wobec obecnego intensywnego ruchu samochodowego, zwłaszcza ul. Niemcewicza i ul. Pułku Praskiego i gęstej sieci ulic Wesołej (miasto, mimo w przewadze zabudowy mieszkaniowej i mieszkaniowo-usługowej).
 - W przypadku wariantu zielonego (Sulejówek) ruch związany z realizacją nie ograniczy się wyłącznie do pasa technicznego trasy. Do transportu materiałów budowlanych i maszyn roboczych, prawdopodobnie wykorzystywane będą również lokalne, gruntowe uliczki – Paderewskiego, Wspólna i B.Prusa, o bardzo niskim natężeniu ruchu obecnie. Rejon Szkopówki (wieś, zabudowa jednorodzinna) otoczony z trzech stron lasami jest obecnie rejonem ciszy, w związku z tym odczuwalność, a co za tym uciążliwość dla mieszkańców będzie wyjątkowo duża. Biorąc pod uwagę również znaczący wzrost zapylenia, warunki życia obecnych mieszkańców tego rejonu zmienią się diametralnie już na etapie realizacji trasy.
- Etap eksploatacji
 - W przypadku wariantu czerwonego poprowadzenie trasy w głębokim tunelu zmniejszy znacząco negatywne oddziaływanie trasy na otoczenie, a co istotne nie spowoduje podziału terenów zabudowanych Wesołej, co jest często podnoszone jako kontrargument dla tego wariantu
 - W przypadku wariantu zielonego trasa ma być przeprowadzona przez obecnie otwarte tereny wieloletnich ugorów z sukcesją roślinności wysokiej na 5-metrowym nasypie. Z uwagi na przeznaczenie tych terenów pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, nie obejdzie się bez ekranów, co skutecznie zasłoni widok na zwartą ścianę lasu Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.

Nastąpią trwale zmiany krajobrazowe, w konsekwencji tego i innych oddziaływań trasy nastąpi znaczące obniżenie wartości gruntów budowlanych oraz jakości życia obecnych i przyszłych mieszkańców rejonu Szkopówki.

Wniosek dotyczący organizacji spotkania informacyjnego – wskazane jest w przyszłości zaangażowanie moderatora (spotkanie, na które licznie stawili się mieszkańcy Sulejówka było niestety wielkim chaosem, dla większości miejscem do wykrzyżenia swoich, nie zawsze uzasadnionych racji) trudno było uzyskać istotne informacje - całkowity brak informacji o oddziaływaniu na środowisko i jakość życia ludzi, poza mało prawdopodobnym wpływem na ujęcie wodne. Ponad to przy tzw. stole prezydialnym powinni zasiadać autorzy projektu, a nie władze gminy w pełnym składzie. W tym przypadku oni są tylko mieszkańcami gminy, nie są nawet organizatorami spotkania. A to na ludzi działa.

Wnioski dotyczące zakresu raportu oddziaływania na środowisko

Wydaje się konieczne uwzględnienie m.in. następującej problematyki dla obu przedstawianych wariantów

- Przedstawienie przebiegu trasy w „pionie” przy uwzględnieniu wysokości npm., wysokości drzew i wysokości zabudowy bezpośredniego otoczenia
- Analiza aktualnego klimatu akustycznego rejonu obu wariantów, analiza natężenia hałasu na etapie realizacji i na etapie eksploatacji **w porównaniu z obecnym**
- Symulacja nie tylko prawdopodobnego poziomu emisji hałasu od trasy, ale także poziomu emisji hałasu otoczenia dla obu wariantów na etapie realizacji i eksploatacji
- Ocena ilościowa i jakościowa zmian fauny i awifauny

Data

Czytelny podpis wnioskodawcy

25.02.2013.

Małgorzata Teleszyńska-Sierpińska

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko*..... DANUTA CZAPSKA, ZYGMUNT CZAPSKI

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku

SZANOWNI PAŃSTWO,

- JESTEŚMY MIESZKAŃCAMI OSIEDLA BRZOBOWA W WESZEJ. ZAPROPONOWALI PAŃSTWO OBOK NASZEGO OSIEDLA OBWODNICĘ W CZTERECH WARIANTACH (ZABĄCZNIK NR 2, ZE STRONY URZĘDU DZIELNICY WESOŁA). DWA WARIANTY OZNACZONE KOŁO-REM NIEBIESKIM, JEDEN ZIELONY ORAZ CZERWONY. TYLKO WARIANT OZNACZONY NA CZERWONO JEST DLA NAS NIEKORZYSTNY. POZOSTAŁE WARIANTY SĄ ROZWIĄZANIEM SPRAWIEDLIWYM, PO-

~~WESOŁA~~
NIEWAŻ. LOKATA, OBWODNICĘ, W POŁOWIE LASU MIĘDZY OSIEDLAMI MIESZKALNYMI. DOBRE SĄ DWA WARIANTY ZBLIŻAJĄCE OBWO-

- WNIOSKUJEMY RÓWNIEŻ NADAĆ O WYSOKIE EKRANY DŹWIĘKOCHOŃNE Z OBU STRON OBWODNICY, NA ODCINKU OD UL. OKUNIEWSKIEJ DO UL. NIEMCEWICZA.

- NA KRĄCIE WNIOSKUJEMY, ABY PLANOWANA DROGA DOJAZDOWA, STANOWIŁA CAŁE PRZEDŁUŻENIE UL. DŁUGIEJ, INIE URZYWAŁA SIĘ W LESIE, A PROWADZIŁA DO UL. GŁOWACKIEGO, UL. KILIŃSKIEGO LUB JEDNEJ Z NICH). DZIĘKI TEMU MIESZKAŃCY NASZEGO OSIEDLA MOGLIBY DOJECHAĆ DO UL. OKUNIEWSKIEJ, A TYM SAMYM DO PLANOWANEGO WĘZŁA „REMBERTOW”.

Data* PROSIMY O UWZGLĘDNIENIE NASZYCH TRZECH POSTULATÓW. Czytelny podpis wnioskodawcy

23.02.2013 r.

Czapski Zygmunt
Czapka Danuta

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com



ZIELONE MAZOWSZE

00-695 Warszawa, ul. Nowogrodzka 46 lok. 6, tel./fax 22/6217777, www.zm.org.pl, biuro@zm.org.pl

Spotkanie informacyjne dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* Wojciech Szymalski, prezes stowarzyszenie Zielone Mazowsze...

Adres zamieszkania*...ul. Nowogrodzka , 00-695 Warszawa.....

Numer działki.....nie dotyczy.....

Treść wniosku

Stowarzyszenie Zielone Mazowsze po zapoznaniu się z dokumentacją projektu składa następujące wnioski:

Ze względu na:

1. cenne siedliska przyrodnicze i znaczne walory przyrodnicze terenu poligonu wojskowego w Zielonce, które powinny podlegać szczegółowej inwentaryzacji i waloryzacji przy wybudowaniu trasy;
2. istniejące kontrowersje społeczne związane z przebiegiem trasy S17 przez miasta Sulejówek-Miłosna oraz dzielnicę Wesola m.st. Warszawy, które wymagają szczególnej troski w organizacji procesu konsultacji społecznych;

wniosujemy o podział inwestycji na etapy:

- a. **Etap I**, czyli budowę trasy S17 na odcinku od węzła Drewnica do węzła Ząbki, który przyniesie efekt szybki i niezależny od innych inwestycji (POW). Po wybudowaniu tego etapu powinna być już gotowa przebudowana droga wojewódzka nr 634 oraz ciąg Marsa-Żołnierska do standardu drogi głównej ruchu przyspieszonego w przekroju 2x2 (w realizacji), a także trasa S8 na odcinku Marki-Radzymin (w realizacji), co pozwoli w całości domknąć tzw.: etapową obwodnicę Warszawy i w znacznym stopniu rozwiązać istniejące problemy komunikacyjne stolicy. Dopiero obserwacja sytuacji związanej z wybudowaniem tego odcinka, który znacznie zmieni zachowania komunikacyjne i lokalizację inwestycji, powinna pozwolić podjąć decyzję o kształcie pozostałego odcinka trasy S17 od Ząbek do Zakrętu.
- b. **Etap II**, czyli budowę trasy S17 na odcinku od węzła Ząbki do węzła Zakręt. Przy czym sądzimy, że także należy rozważyć wybudowanie tego odcinka najpierw w wariantcie przekroju jezdni 2x1, a dopiero w dalszej perspektywie rozbudować drogę do wyższych przekrojów w miarę faktycznie obserwowanego wzrostu ruchu drogowego. Na odcinkach tunelowych lub we wkopie można najpierw wybudować tunele i wkopy pod jedną jezdnię i zmieścić w nich pasy w obu kierunkach, z możliwością dobudowania w przyszłości tunelu pod drugą jezdnię.

Wniosek ogólny

Jako wniosek ogólny zgłaszamy, iż trasa S-17 powinna być generalnie prowadzona w poziomie terenu lub poniżej niego, a to drogi poprzeczne powinny być przerzucane wiaduktami ponad trasą. Na pozostałej nie wgłębionej lub poprowadzonej w tunelu długości (a nie tylko w rejonie zabudowy mieszkaniowej) trasa powinna być zabezpieczona ekranami przeciwhałasowymi (lub innymi urządzeniami ograniczającymi propagację hałasu). Wszystkie nawierzchnie jezdni wykonywane w ramach zadania powinny zostać zrealizowane w technologii przeciwhałasowej.

Wszystkie pokrywy wylazów studni rewizyjnych oraz kratki odpływowe winny być przykręcane, w celu wyeliminowania emisji dźwięków przy najeżdżaniu przez samochody. Można również zastosować kratki odpływowe krawężnikowe.

Hałas z dróg niskiej klasy wyniesionych na wiadukty będzie znacznie mniejszy od hałasu z trasy S-17, gdyby miała ona być wyniesiona ponad poziom terenu. W dodatku można go będzie jeszcze znacznie ograniczyć za pomocą ekranów. Lasy, przez które biegnie trasa, powinny być miejscem rekreacji dla ludzi (nie mówiąc już o warunkach dla życia zwierząt) i z tego powodu nie mogą być narażone na ponadnormatywny hałas i chronione. Natomiast na odcinkach przebiegających w pobliżu zabudowy mieszkaniowej standard ochrony przed hałasem powinien być jeszcze wyższy, z zastosowaniem podwyższonych ekranów dźwiękochłonnych, przekryć dźwiękochłonnych, a najlepiej tuneli. Odnosi się to zwłaszcza do rejonu Mokry Ług - Magenta (tunel na odcinku od ul. Budniczej do ul. Mokry Ług), przejścia przez Wesolą (tunel na odcinku od ul. Okuniewskiej do ul. Uroczej).

Takich długich tuneli dla ochrony przyrody oraz ochrony ludzi przed hałasem na świecie jest wiele. Uważamy, że nasze postulaty odnośnie skali odcinków tunelowych nie są wygórowane. Obecnie tunele drogowe w dużych miastach dla ochrony środowiska i warunków życia ludzi stają się coraz powszechniejsze, nie tylko w krajach najbogatszych. Jako przykład wymieńmy choćby tunel Blanka w Pradze (<http://wikimapia.org/7374050/Tunnel-Blanka>) w ciągu obwodnicy miasta o długości 6,3 km, wybudowany w latach 2007-11. Pod Grazem też jest 10 km tunel autostrady A9 zbudowany wyłącznie dla ominięcia miasta (nie ze względu na pokonywanie jakichś gór) po protestach społecznych przeciw planom budowy autostradowej obwodnicy w poziomie terenu w latach 70-tych. Jedna nitka powstała w latach 1980-87, druga 1998-2003 <http://de.wikipedia.org/wiki/Plabutschunnel>. Realizacja naszych postulatów wymagałyby budowy tuneli o łącznej długości zaledwie ok. 4 - 4,5 km.

Wnioski szczegółowe

W związku z proponowanym podziałem inwestycji na etapy kierujemy następujące wnioski szczegółowe:

Etap I

W zakresie węzła Drewnica (z trasą S8):

1. Należy zapewnić komplet przejść pieszych i przejazdów rowerowych wokół węzła, w szczególności po stronie południowej przejazd po trasę S17 (lub łącznicami od 1 do 4) tak, aby możliwe było poruszanie się niebieskim szlakiem pieszym i przejazd rowerem lub wzdłuż trasy S8. Zwracamy uwagę, że szlak niebieski w terenie jest oznakowany faktycznie jako szlak rowerowy.

W zakresie węzła Ząbki (z drogami wojewódzkimi 634 i 631):

1. Preferowany wariant przebiegu trasy S17, naszym zdaniem korzystniejszy (ale nie najkorzystniejszy) dla środowiska, to wariant 2 (czerwony) z przejściem trasy po zachodniej stronie obszaru. Wariant ten nie pozostawia obszaru Natura 2000 znajdującego się w pobliżu węzła jako otoczonego z każdej strony drogami, a w efekcie odciętego od pozostałych terenów leśnych wokół. Wariant czerwony pozostawia pewną możliwość funkcjonowania tego obszaru Natura 2000, choć powinno to być przedmiotem szczegółowych badań przed wybudowaniem trasy, czy faktycznie ten wariant nie zakłóci funkcjonowania przyrody na tym terenie. Wariant 1, z przejściem trasy od strony wschodniej, spowoduje całkowitą degradację obszaru Natura 2000 i nie powinien być realizowany.

2. Węzeł w obydwu wariantach jest zaprojektowany zbyt terenochłannie oraz w sposób odcinający znaczny obszar terenów leśnych od kontaktu z innymi terenami leśnymi wokół praktycznie zamieniają cały obszar leśny położony pomiędzy Ząbkami i Zielonką w węzeł drogowy. Aby zmniejszyć terenochłonność węzła należy przynajmniej:

a. zrezygnować z rozbudowy drogi wojewódzkiej 631 na odcinku od węzła z drogą 634 do granicy zabudowy miasta Zielonka w kierunku północnym pozostawiając ją w przekroju 1x2, a nawet obniżając jej klasę do drogi lokalnej i dowiązując poza węzłem do drogi wojewódzkiej

nr 634 tym bardziej, że materiał graficzny przewiduje wejście pasa drogowego w granice obszaru Natura 2000, co jest niedopuszczalne. Zwłaszcza, że oprócz strzebli błotnej, która jest rybą, występuje na jego obszarze chroniony kumak nizinny, którego siedlisko nie ogranicza się wyłącznie do samego zbiornika wodnego. Ruch tranzytowy odbywający się tą drogą powinien zostać przeniesiony w całości na drogę S17 oraz S8, które powinny być wykorzystywane jako obwodnica miasta Zielonka na odcinku drogi wojewódzkiej od węzła z trasą S17 do węzła z trasą S8.

b. należy zrezygnować z zapewnienia następujących relacji podczas przejazdu przez węzeł: z drogi 631 od Nowego Dworu w drogę 634 do Tłuszcza oraz relacji powrotnej; przejazd na wprost drogą wojewódzką 631 (zastąpienie relacji poprzez przejazd S17 i S8); z drogi 631 od strony Warszawy w trasę S17 w stronę Wesołej oraz relacji powrotnej;

c. zaprojektować relację na wprost drogą 634 w przy znacznym ograniczeniu przepustowości w stosunku do obecnie projektowanej.

d. należy rozważyć wykorzystanie ulicy Bankowej jako potencjalnego zjazdu/wjazdu na drogę 634 przy wykształceniu pełnego skrzyżowania/ronda z ul. Szwoleżerów w Ząbkach.

e. należy zrezygnować z budowy dodatkowej jezdni rozprowadzającej ruch z trasy S17 do drogi nr 631 i węzeł całkowicie przeprojektować, np. stosując rozwiązania węzła typu „leżka” lub „karo” (typu WB).

f. rozważyć budowę węzła obsługującego jedynie relacje wzdłuż drogi wojewódzkiej 634 oraz bezpośredni przejazd z drogi wojewódzkiej 631 w trasę S17 w kierunku północnym.

Etap II

Do wniosków załączono orientacyjny plan postulowanego nowego przebiegu ww. etapu inwestycji.

W zakresie odcinka węzeł Ząbki-węzeł Rembertów:

1. Od km 4 do km 9 przebieg trasy w żadnym z proponowanych wariantów nie jest korzystny dla środowiska i należy zaprojektować nowy wariant korzystniejszy od dotychczasowych. Wszystkie warianty nadmiernie ingerują w tereny cenne przyrodniczo, które ukształtowały się w związku z wykorzystywaniem terenu jako poligonu wojskowego, w tym potencjalne siedliska żółwia błotnego. Obydwa warianty nadmiernie fragmentują teren tworząc kolejną barierę przyrodniczą, zaledwie kilkaset metrów dalej od bariery jaką jest linia kolejowa nr 449. Naszym zdaniem należy trasę S17 zaprojektować na wspomnianym odcinku jako przyległą do linii kolejowej nr 449 od strony wschodniej, a następnie przejść pod lub nad wschodnim torem tej trasy w pobliżu linii wysokiego napięcia w las znajdujący się pomiędzy torami w węźle kolejowym Rembertów.

2. Ulica Budnicza powinna zostać zaprojektowana w całości wzdłuż linii kolejowej do skrzyżowania z ul. Mokry Ług i w takim wypadku nie będzie konieczności wykonywania dróg dojazdowych wzdłuż trasy S17 co ograniczy terenochłonność trasy na tym odcinku i korzystniej wpłynie na ład przestrzenny (możliwość kształtowania nowej zabudowy), a także możliwość lokalnych podróży samochodem czy rowerem. Wniosek należy wykonać w porozumieniu z wykonawcami modernizacji linii kolejowej nr 449 i PKP PLK (realizacja inwestycji w trybie „projektuj i buduj” od roku 2012)

3. Problemem powodowanym przez niniejszy projekt jest stworzenie bardzo uciążliwej bariery dla zwierząt i ludzi. Zwłaszcza dotyczy to odcinka między węzłem Drewnica i węzłem Rembertów, gdzie trasa S-17 i wiele innych linii infrastrukturalnych dosłownie szatkują teren leśny. Na odcinku tym od węzła Drewnica do linii kolejowej nr 449 należy dodać jeszcze co najmniej 6 przejść górnych dla zwierząt dużych (łącznie nad trasą S-17 i innymi drogami objętymi zakresem projektu). Podobnie należałoby dodać przejść dla zwierząt na odc. przez poligon wojskowy, jednakże nasze uwagi zmierzają do zmiany przebiegu trasy na przebieg wzdłuż linii kolejowej, więc układ przejść dla zwierząt należy na tym odcinku zaprojektować od nowa.

4. Uważamy, że rejon Mokrego Ługu powinien być w sposób szczególnie chroniony przed hałasem, jako przeznaczony w przyszłości do zabudowy mieszkaniowej. Dlatego należy

rozważyć przeprowadzenie trasy S17 nie nad, ale pod ulicą Mokry Ług oraz linią kolejową nr 499, ze względu na ograniczenie hałasu, jakie daje przeprowadzenie drogi w tunelu, zamiast dodatkowej propagacji hałasu związanej z wyniesieniem drogi na wiadukt. Należy także rozważyć poprowadzenie trasy w wykopie na odcinkach pomiędzy tymi tunelami.

W zakresie węzła Rembertów (z drogą wojewódzką 637):

1. Uważamy za niekorzystne zarówno ze względu na ochronę środowiska, jak i ze względu na bezpieczeństwo ruchu drogowego przeprowadzenie trasy S17 w węźle na wiadukcie. Co do zasady w węzłach z drogami niższych klas jezdnie autostrady / drogi ekspresowej powinny być prowadzone dołem, bo zjeżdżając się rozpędzasz, a pod górę hamujesz, a zjazdy w węźle (niezależnie od wariantu) obecnie zaprojektowane są w sposób taki, że samochody kierując się na jezdnie rozprowadzające będą zjeżdżały w dół. Należy także zauważyć, że poprowadzenie trasy S17 w węźle nad linią kolejową zwiększy narażenie okolicznych lub w przyszłości wybudowanych zabudowań na hałas od ruchu prowadzonego wiaduktem.
2. Węzeł Rembertów powinien zostać przesunięty o około 1 km w kierunku zachodnim tak, aby znajdował się pomiędzy torami linii kolejowej nr 449. Od węzła trasa powinna zostać poprowadzona zgodnie z wcześniejszym wnioskiem na północ wzdłuż istniejącej linii wysokiego napięcia pomiędzy torami linii kolejowej nr 449, a następnie przejść na ich wschodnią stronę. Uznajemy, że z dwójga złego, lepiej przeprowadzić trasę S17 przez zdegradowany, od dawna odcięty linią kolejową i przecięty linią wysokiego napięcia fragment lasu, niż przez znacznie większy, a tym samym przyrodniczo cenniejszy i warty zachowania teren poligonu.

W zakresie przebiegu trasy od węzła Rembertów do węzła Zakręt:

1. W dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy należy uwzględnić planowany przebieg dróg i szlaków rowerowych według koncepcji opracowanej w roku 2012 (załącznik?). Uważamy, że w ramach inwestycji powinny być zrealizowane przejścia wszystkich zaznaczonych w koncepcji dróg i szlaków rowerowych jako bezkolizyjne z trasą, bez konieczności nakładania drogi przez rowerzystów.
2. Od węzła Rembertów ku południowi trasa w postulowanym przez nas nowym przebiegu wzdłuż linii wysokiego napięcia powinna być poprowadzona częściowo w wykopie (w terenach leśnych), a częściowo w tunelu (w sąsiedztwie lub pod zabudową mieszkaniową) i dowiązywać w zależności od podwariantu:
 - a. do wariantu północnego przejścia przez Wesołą ok. km. 10;
 - b. do wariantu południowego przejścia przez Wesołą ok. km 11 (w tym wariantcie tunel powinien być prowadzony praktycznie na całym odcinku od km 11, a nawet ul. 1-go Praskiego Pułku, do węzła Rembertów);

Takie poprowadzenie trasy ma także znaczenie dla ograniczenia propagacji hałasu od trasy w kierunku terenów mieszkaniowych, który jest głównym oddziaływaniem tego typu tras wobec środowiska i zdrowia ludzi. Tunel w Wesołej w wariantcie południowym powinno się wydłużyć do wysokości ul. 1-go Praskiego Pułku dla ochrony Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Trasa w tym miejscu przechodzi w otulinie parku, a na przedmiotowym odcinku ociera się o samą granicę Parku. Dlatego powinno się zmniejszyć oddziaływanie trasy na Park poprzez przebieg tunelowy - już nie mówimy, że na całym odcinku położonym w otulinie, ale chociaż na odcinku przylegającym do granicy samego Parku.

3. W każdym z wariantów przejścia przez dzielnicę Wesoła należy przed budową trasy wykonać szczegółowej inwentaryzacji rzeczywistych tras pieszych i rowerowych (nie tylko tras usankcjonowanych przez istniejącą infrastrukturę) i w miejscach istniejących przejść pieszych lub przejazdów rowerowych w poprzek trasy S17 zapewnić możliwość bezkolizyjnego przejścia i przejazdu rowerowego przez trasę. Sądzymy, że od km. 10 do km 12 (wariant północny) lub km 13 (wariant południowy) takie przejścia powinny być usytuowane nie rzadziej niż co 200-250 metrów.

4. Na odcinku między węzłem Rembertów i węzłem Zakręt należy dodać min. 5 przejść dla zwierząt dużych (nad trasą, prowadzoną zgodnie z naszymi uwagami na powierzchni terenu lub poniżej) lub tylko 2 w przypadku realizacji postulatów o wydłużeniu tunelu na wschód.
5. Szczegółowe rozwiązania wariantów przejścia trasy S17 przez dzielnicę Wesoła oraz miasto Sulejówek powinny być przedmiotem dokładnych konsultacji społecznych z mieszkańcami tych miejscowości. Jesteśmy przekonani, że dla prawidłowego opracowania przebiegu trasy S17 na tym odcinku konieczne są kilkukrotne konsultacje społeczne (przynajmniej spotkania moderowane przez zewnętrznych, bezstronnych moderatorów) z udziałem mieszkańców i władz, które pozwolą dokładnie określić potrzeby, wnioski społeczności lokalnej, a także warunki, na których pozwolą oni przeprowadzić tę trasę tranzytową obok osiedli. Nie należy w tym przypadku zdawać się na trwający zaledwie 30 dni okres konsultacji społecznych związanych z procedurą OOS, ponieważ jest to okres za krótki (co spowoduje raczej wzrost niezadowolenia społecznego) i procedura OOS nie pozwala na właściwie rozpatrzenie wszystkich możliwych wniosków mieszkańców, które mogą wykraczać poza kwestie ochrony środowiska (np.: dotyczyć lokalnych kwestii komunikacyjnych).

W zakresie węzła Zakręt:

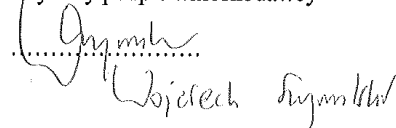
Wschodnia końcówka odcinka trasy powinna mieć taką geometrię, żeby trafiała w odcinek S-17 za ul. Trakt Brzeski w taki sposób, aby w całości ochronić przed ingerencją las w południowo - wschodnim rogu skrzyżowania ulic. Trakt Brzeski / Trakt Lubelski (działki ewid. nr 654, 655, 2) ze starodrzewiem dębowym. Pas drogowy ul. Trakt Lubelski powinien być pod trasą S-17 poszerzany w stronę zachodnią, bez przesuwania granicy wschodniej, a wzmiankowany teren leśny chroniony przed zajęciem pod łącznice węzła oraz chroniony urządzeniami przeciwhałasowymi.

Data*

5.03.2013

*dane obowiązkowe

Oczytelny podpis wnioskodawcy



Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*... KRZYSZTOF GRAJDA.....

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku:

1. Wnoszę o wykluczenie zielonego wariantu przebiegu WOW (trasa S17) od węzła Rembertów do węzła Zakręt, gdyż zniszczy on naszą dzielnicę, wprowadzi ogromne zagrożenie dla zdrowia i życia mieszkańców, pozbawi ich ujęć wody pitnej oraz nieodwracalnie podzieli obszar Wesołej Centrum, a zatem przyniesie wyłącznie straty we wszystkich rozpatrywanych aspektach.
2. Wnoszę o zaplanowanie alternatywnego przebiegu WOW w taki sposób, aby nie przecinał dzielnicy Wesoła na części.
3. Wnoszę o opracowanie wariantu po północnym obrzeżu poligonu tak, aby omijał cenne obszary przyrodnicze (rozległość terenów poligonu daje takie możliwości).
4. Wnoszę o opracowanie wariantów obwodnicy pozamiejskiej uwzględniających rozwój Warszawy i jej przedmieść na kilkanaście lat w przyszłość, a nie pozbawionych tej wizji. W wielu krajach obwodnice lokalizuje się słusznie poza miastem, aby nie nastąpiło dramatyczne pogorszenie jakości życia mieszkańców. Na tym etapie projektu możliwe jest zaprojektowanie inwestycji tak, aby wyeliminować jej oczywiste wady.
5. Wnoszę o podanie informacji, kto będzie weryfikował rzetelność opracowań wykonywanych dla GDDKiA i opłacanych przez GDDKiA.

Data*

24.02.2013r.

Czytelny podpis wnioskodawcy

Krzysztof Grajda

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko*..... JZABELA KOMINEK.....

Adres zamieszkania*..... /.....

Numer działki.....

Treść wniosku

ZGŁASZAM PROTEST W STOSUNKU DO PROPOZYCJI RÓŻNYCH
WARIANTÓW... POPROWADZENIA DROGI EKSPRESOWEJ - S 17
POPRAZ DZIELNICĘ WARSZAWY - CZYLI PRZEZ WESOŁĄ,
ZADNA WERSJA ZAPROPONOWANA PRZEZ INWESTORÓW
NIE JEST DOPUSZCZALNĄ SAMĄ NAZWĄ INWESTYCJI
DROGOWEJ BRZMI -> OBWODNICA N-ST WARSZAWA - HIEC SKA
LOGICZNIE PRZEZ ANALIZUJĄC INWESTOR PROPONUJE
PROWADZENIE DROGI PRZEZ TERENY TEGO MIASTA?
CZYBY WESOŁA PRZESTAŁA NAŁE W 2013 ROKU BYĆ DZIELNICĄ
M-ST WARSZAWA?
Z PUNKTU WIDZENIA EKONOMICZNEGO, SPOŁECZNEGO PROPONUJĘ
ROZWIĄZANIE PRZYGOTOWANIA NOWEGO PROJEKTU, W KTÓRYM ZOSTANĄ
UWZGLĘDNIONE INTERESY: - MIESZKAŃCÓW CAŁEGO MIASTA WARSZAWY
W TYM WESOŁEJ, - INTERESY I POTRZEBY DOCELOWYCH UŻYTKOWNIKÓW
DROGI, CHRONNY TERENY GDZIE MIESZKAŃCY ŻYJĄCYCH
DZIELNIC WARSZAWY MOGA, WYPOLIC, ZRELAKSOWAĆ SIĘ,
TERENY KOLNE OD MACHARU ASFALTU, WYOLICH BUDYNKÓW, W DZIELNICY
WESOŁA, PELNYCH LASÓW, ŚWIEŻEGO POWIETRZA, PRZESTRZENI, ... ALE MA
MIEJSCA NA KILKUDASMOWA, DROGĘ?

Data*..... Czytelny podpis wnioskodawcy

18.02.2013..... JZABELA KOMINEK

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax: (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko*.....JULIA BROCH.....

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku

- OBWODNICA NIE POWINNA PRZEBIEGAĆ POPRZECZ TERENY WESOŁEJ. TO JEST ZŁY POMYSŁ FORSOWANY PRZEZ LUDZI, KTÓRZY NIE POTRAFIĄ ZMIERZYĆ SIĘ Z EW. TRUDEM POSUKANIA LEPSZEJ ALTERNATYWY, ZAKWATEROWANIEM ZGADY WOTSKA, OPACOWANIEM KONCEPCJI OCHRONY ZAGROŻONYCH ZWIĘKZA I UNZGLEDNIWIĄCEJ BLISCI PRZEBIEG AUTOSTRA OBWODNICY NAJŁATWIEJ W TEJ SYTUACJI WYKÓC LUDZIM, ŻE TO DLA NICH DOBRA CHCE SIĘ USTUDIĆ I ZATRZEĆ ICH ŻYCIE, TYLKO TYLKO, ŻE TO SIĘ NIE WDA MARNUJĄ PANSWO CZAS I PIENIAŻE PODATNIKÓW.
- WESOŁA NIE MA STATYSU UZDROWSKA ALE JEJ MIKROKLIMAT I ŚRODOWISKO SA UNIKALNE W OTOCZENIU WARSZAWY. ZANIEH "WYLEJENY DZIECKO Z KAPIELA" LEPIEJ DOBRZE SIĘ ZASTANOWIĆ.
- INWESTYCJA NOW MA BYĆ SUKCESEM, MA KOSTAĆ ZBUDOWANA PRZED ROZKEM 2010 ABY OTRZYMAĆ DOFINANSOWANIE ZE ŚRODKÓW PUE. SZANSE NA TO SA MIEJBLKIE, ZNAJUNSZY NA DOPR SPÓŁECZNY ALE RÓWNIEŻ Z UWAGI NA TEREN "BOGATY PRZY RODNICZO" BEZ WSPÓŁPRACY ZE STRONY MIESZKAŃCÓW JESTEM PRZEKONANA, ŻE BUDOWA NOW W PROPOZOWANYM KZTACIE BĘDZIE SPEKTAKULARNA, PORAZKA, A LUDZIE NIE POPRĄ KONCEPCJI, KTÓRA ZAGRZA ICH

Data* DOBRY.

Czytelny podpis wnioskodawcy

24.02.2013

Broch Julia

Edmne obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax: (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(52)

-----Original Message-----

From: Kacprzak Krzysztof

Sent: Wednesday, February 20, 2013 10:58 AM

To: Warsaw E-mail; Wojcicka, Katarzyna

Cc:

Subject: wniosek w sprawie zaproponowanego przebiegu trasy S17

Szanowni Państwo,

Zarząd Dzielnicy Wesoła zdecydowanie popiera wnioski mieszkańców dotyczące rozwiązań projektowych w okolicy osiedla Grzybowa. Uznajemy za bezzasadny, a nawet wręcz szkodliwy, pomysł budowy węzła "Rembertów" po południowej stronie linii kolejowej nr 2. Cały węzeł "Rembertów" wraz z łącznicami powinien zostać zlokalizowany po północnej stronie linii kolejowej (skrzyżowanie z ulicą Okuniewska), przyjmując te rozwiązania, które proponują Państwo na przedstawionych nam planach sytuacyjnych. Po południowej stronie torów kolejowych powinien pozostać tylko przejazd techniczny o charakterze bardzo lokalnym w osi ulicy Długiej, pozostawiając jej dotychczasowy charakter.

z poważaniem

Krzysztof Kacprzak

Zastępca Burmistrza Dzielnicy Wesoła

(53)

Spotkanie informacyjne

dla zadania budowa drogi ekspresowej Wschodniej Obwodnicy Warszawy
na odcinku „węzeł Drewnica – węzeł Zakręt

Imię i nazwisko* MARIA SUŁECKA

Adres zamieszkania*

Numer działki.....

Treść wniosku :

Wnioskuje o **odstąpienie** od projektów przebiegu trasy WOW we wszystkich przedstawionych wariantach

Wnioskuje o opracowanie projektu przebiegu Wschodniej OBWODNICY Warszawy, tak , by była rzeczywiście OBWODNICĄ, czyli przebiegała **POZA obszarem Wesołej**, która jest dzielnicą Warszawy

Wnioskuje o to, by firma „Jacobs”, jako NOWY zleceniobiorca (opłacany z naszych podatków) dokonała rzetelnej analizy i opracowała **NOWE warianty przebiegu WOW**, a nie uparcie forsowała stare , tylokrotnie już oprotestowane (i raz już zapłacone)

Wnioskuje, by firma „Jacobs” opracowała poniższe propozycje przebiegu WOW):

- 1) przebieg przez tereny popoligonowe (na tyle obszerne, że umożliwiają omińnięcie występujących tam stref chronionych) z wyprowadzeniem trasy do obwodnicy Mińska lub
- 2) zgłoszony wariant społeczny : przebieg północnym obrzeżem poligonu

Wnioskuje, aby **opracowania przedstawiane opinii publicznej zawierały**, oprócz map z naniesionym przebiegiem trasy, także **wszystkie dane istotne przy dokonywaniu wyboru wariantu** (podane w sposób czytelny, umożliwiający porównanie), m.in. : - ilość pojazdów na dobę, natężenie hałasu, stężenie pyłów zawieszonych, warunki hydrogeologiczne, sposoby ochrony ujęć wody, sposoby zabezpieczenia przed przenikaniem pyłów zawieszonych do wód podziemnych, szacunkowy kosztorys [w tym koszty obiektów inżynierskich (tunele, estakady, betonowe rynny pod jezdniami chroniące „okna hydrogeologiczne” itp.), koszty wykupów i odszkodowań]

Data*

Czytelny podpis wnioskodawcy

23.02.2013r.

Sułeczka

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko*..... *Janusz Kwechel*

Adres zamieszkania*.....

Numer działki..... *-*

Treść wniosku

Nie zgadzam się na przeprowadzenie budowy drogi ekspresowej S-17. Proponuję przeprowadzenie jej poza NWSO S.A. Na planie zaznaczyłem moją propozycję.

Data*
21-02-2013

Czytelny podpis wnioskodawcy
Janusz Kwechel

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax: (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* ŁUKASZ SPŁĘTAŚ

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku SPÓŚRÓD DWÓCH ZAPROPONOWANYCH KONCEPCJI
WYBIERAM WARIANT „ZIELONY” Z POWODU:

- MNIEJSZEJ LICZBY KONIECZNYCH WYBURZEŃ DOMÓW
- MNIEJSZEJ INKUBENCJI I WAPORY PRZY RÓDNYCZE DZIELNICY
- ŁATWIEJSZE PRZEPROWADZENIE BUDOWY OBKADNICY
(BEZ KONIECZNOŚCI BUDOWANIA TUNELU)
- MNIEJSZE UTRUDMIENIA DLA MIESZKAŃCÓW
- KRÓTSZA TRASA
- KRÓTSZY CZAS BUDOWY
- MNIEJSZE KOSZTY

Data* 20.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy
Łukasz Spłetas

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Piotr Rękawek

Adres zamieszkania*

Numer działki -

Treść wniosku

**Jestem przeciwny budowie obwodnicy WOW przez dzielnicę Warszawy
Wesoła**, aglomeracja warszawska rozrasta się intensywnie i planując budowę za kilka lat
powinno się myśleć o perspektywie kilkunastu lat naprzód .

**Kategorycznie jestem przeciwny wariantowi „czerwonemu”, który
najbardziej ingeruje w Otulinę Parku Krajobrazowego, przecina Groszówkę
i Zieloną Grzybową- dwie najbardziej rozwojowe części Wesołej.**

Trasy komunikacyjne powinny być prowadzone wzdłuż istniejących ciągów
komunikacyjnych(tj.ul.Niemcewicza) i przy istniejących liniach wysokiego napięcia oraz
liniach kolejowych, aby skoncentrować niedogodność w jednym ciągu a nie rozszerzać na całą
dzielnicę.

Data*
20.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Piotr Rękawek

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub
odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(57)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* *Alina RUSAK, Jerzy RUSAK*

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

Proszę o przeanalizowanie możliwości zaprojektowania przedmiotowego odcinka wschodniej obwodnicy S17 na terenach poligonu z ominięciem „Natury 2000”.

Ponadto **nie wyrażam zgody** na przeprowadzenie wschodniej obwodnicy S17 **według wariantu zielonego** tj. równoległe do ulicy Niemcewicza. Wariant ten przebiega bardzo blisko zabudowy zlokalizowanej wzdłuż ulicy Niemcewicza. Należy również zauważyć, że na przedmiotowym odcinku wzdłuż ulicy Niemcewicza istnieje już gazociąg wysokiego ciśnienia oraz napowietrzne linie energetyczne wysokiego napięcia 110 KV i 220KV, które wpływają w znaczący sposób na zagospodarowanie omawianego terenu. Ponadto zaproponowany przez Państwa wariant zielony jest niezgodny z Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy oraz z Planem Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego.

Wyrażam również stanowczy sprzeciw w zakresie doprojektowania na wniosek mieszkańców Dzielnicy Rembertów **dotatkowego połączenia z węzłem Rembertów w rejonie osiedla Grzybowa na terenie Dzielnicy Wesola**. Na obszarze osiedla Grzybowa są drogi o klasie dróg dojazdowych lub lokalnych, dlatego też nie posiadają one wystarczających parametrów technicznych, które umożliwiłoby przyjęcie dodatkowego ruchu pojazdów z terenu Dzielnicy Rembertów. Ponadto lokalizowanie dodatkowego węzła w tym rejonie ze względu na klasę dróg na tym terenie jest niezgodne z przepisami Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie.

Należy również zaznaczyć, że ulica Okuniewska, która jest drogą klasy głównej nie ma stosownych parametrów wynikających z ww. klasy drogi. Jej szerokość w liniach rozgraniczających zgodnie z ww. rozporządzeniem powinna wynosić 25m. Zaprojektowanie węzła łączącego przedmiotową ulicę ze wschodnią obwodnicą Warszawy będzie wiązało się ze zwiększeniem natężenia ruchu na tej ulicy. W związku z powyższym wnioskuję również o jej przebudowę na długości znajdującym się w granicach Miasta Stołecznego Warszawy.

Data*

21.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

*Alina Rusak
Jerzy Rusak*

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

WOW/1/11/13/TK

Warszawa, 25.02.2013 r.

Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad
ul. Żelazna 59
00-848 Warszawa

**Wnioski do zadania: Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy
w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku
węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2**

W związku z przeprowadzonymi spotkaniami informacyjnymi SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji składa następujące wnioski do zadania: Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2

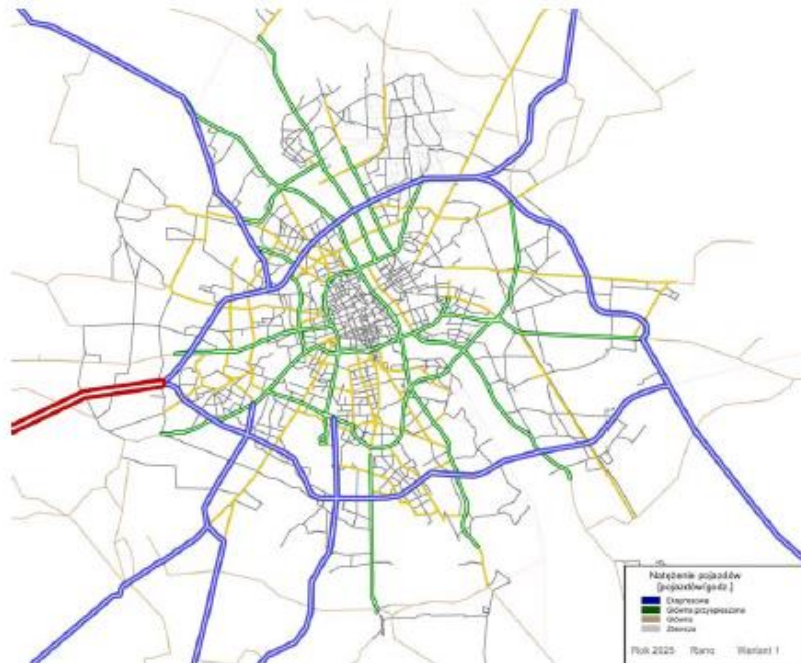
- 1) SISKOM popiera szybką realizację WOW jako niezbędnego elementu ekspresowej obwodnicy Warszawy, istotnej dla rozprowadzenia ruchu z i do Warszawy oraz rozprowadzenia ruchu międzydzielnicowego. W związku z deficytem tras o wysokich parametrach po prawej stronie Wisły szybka realizacja WOW jest ważna dla prawidłowego funkcjonowania i rozwoju aglomeracji warszawskiej.
- 2) Przebieg trasy w związku z wariantowaniem:
 - a) W rejonie Ząbek i Zielonki, popieramy wariant wschodni – zielony jako najbardziej perspektywiczny w zakresie możliwych do realizacji rozwiązań węzłowych trasy S17, DW631 i DW634 oraz odsunięty od zabudowy mieszkaniowej Ząbek i Zielonki.
 - b) Przebieg w rejonie poligonu trasować w celu zminimalizowania oddziaływania na środowisko przyrodnicze w szczególności na chronione gatunki flory i fauny. W ciągu

ostatniej dekady zostały opracowane co najmniej dwa niezależne opracowania, które umożliwiają weryfikację wykonanych inwentaryzacji przyrodniczych.

- c) Realizacja WOW w każdym z proponowanych przebiegów na terenie dzielnicy Wesola i miasta Sulejówek będzie rozwiązaniem lepszym od stanu istniejącego, tj. braku tej trasy. Należy dążyć do realizacji wariantu trasy, który wzbudza najmniejsze kontrowersje i protesty społeczne. Ze względu na lepszą dostępność korzystniejszy wydaje się wariant czerwony.
- d) W związku z powyższym najwyżej oceniamy warianty oznaczone jako 2 i 8.

3) Rozwiązania węzłów

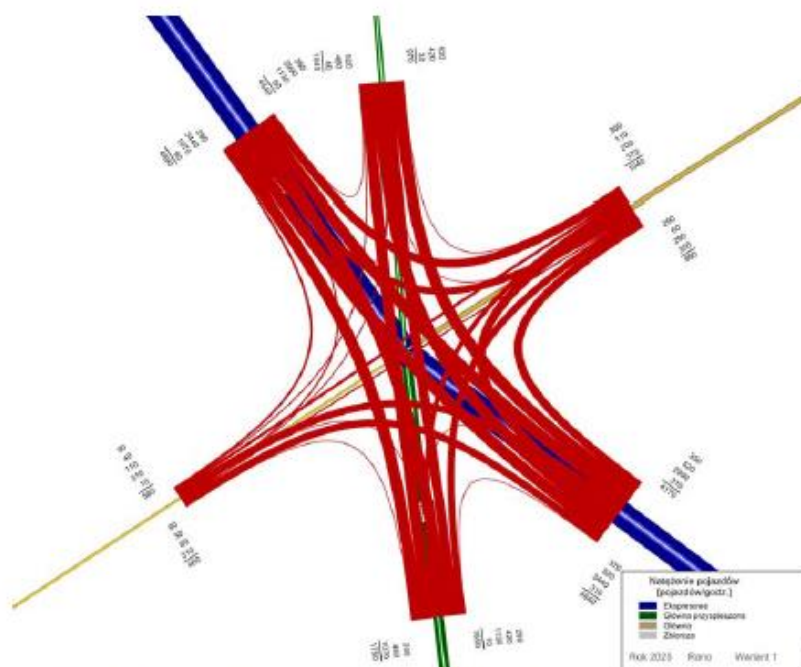
W naszej ocenie krytycznym elementem niniejszego projektu jest węzeł Ząbki. W oparciu o posiadane modele i prognozy ruchu wnioskujemy, że żadne z prezentowanych rozwiązań węzła Ząbki nie jest rozwiązaniem optymalnym – w każdym z wariantów nastąpi przeciążenie części łącznic, przekroju jednej z dróg wojewódzkich lub relacji na skrzyżowaniach.



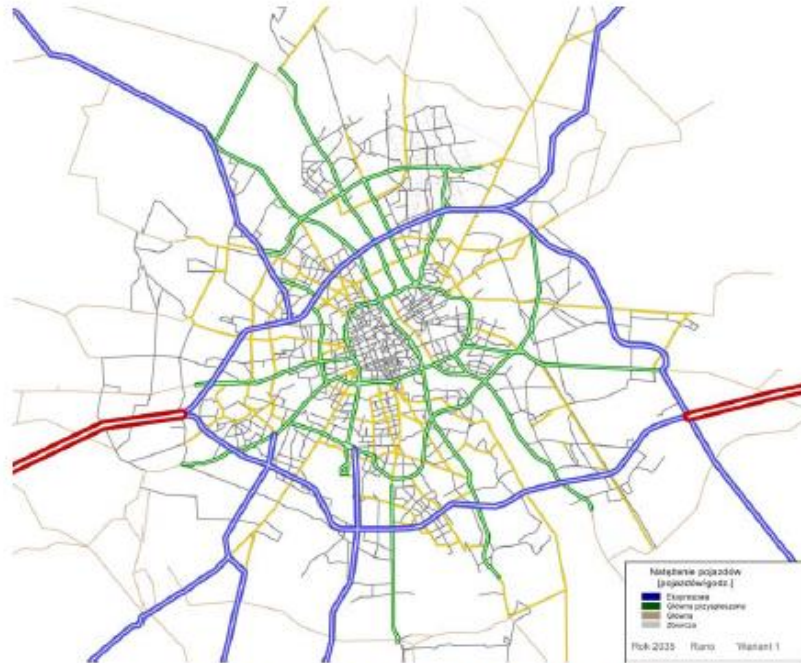
Rys. 1. Sieć drogowa w aglomeracji warszawskiej w 2025 r.



Rys. 2. Napięcie ruchu w rejonie węzła S17/DW631/DW634 w godzinie szczytu porannego w 2025 r.



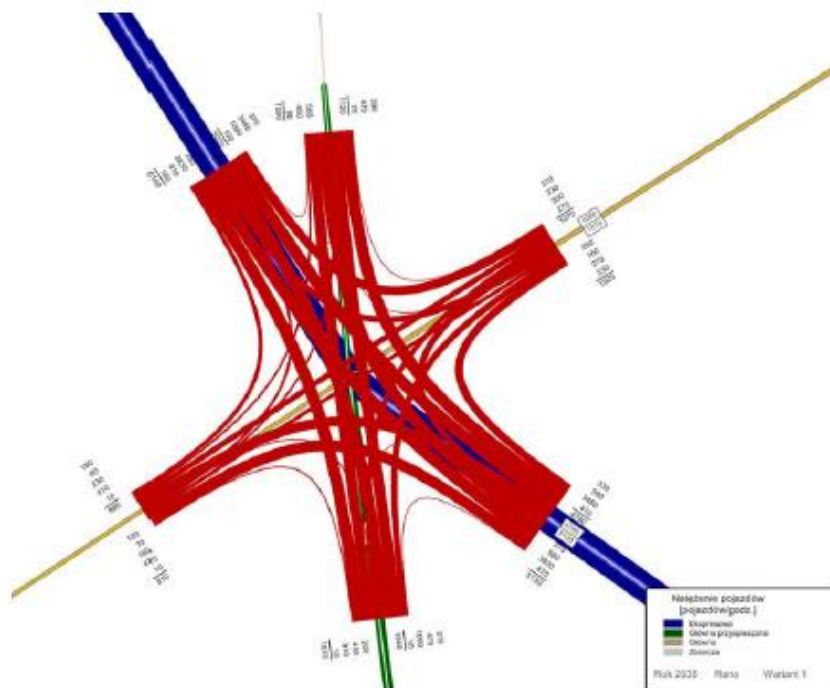
Rys. 3. Struktura kierunkowa ruchu w węźle S17/DW631/DW634 w godzinie szczytu porannego w 2025 r.



Rys. 4. Sieć drogowa w aglomeracji warszawskiej w 2035 r.



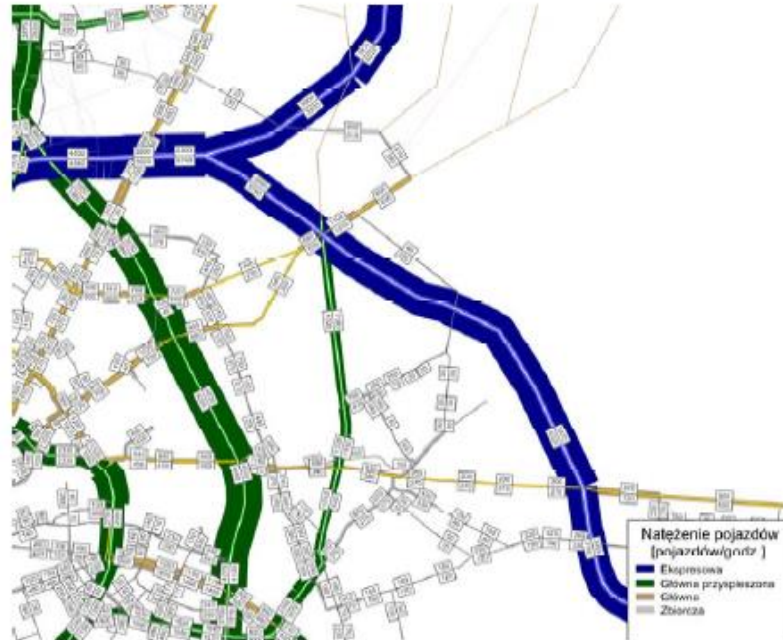
Rys. 5. Natężenie ruchu w rejonie węzła S17/DW631/DW634 w godzinie szczytu porannego w 2035 r.



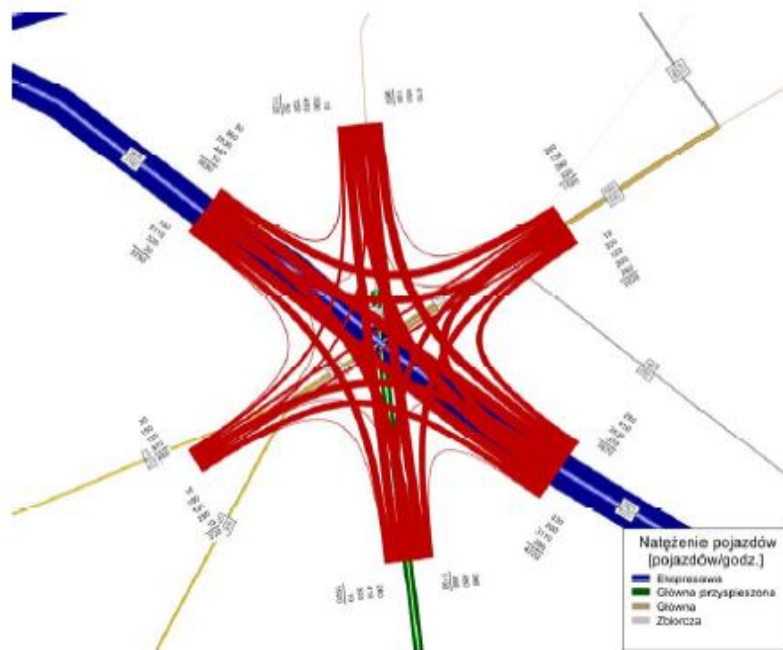
Rys. 6. Struktura kierunkowa ruchu w węźle S17/DW631/DW634 w godzinie szczytu porannego w 2035 r.



Rys. 7. Sieć drogowa w aglomeracji warszawskiej w 2040 r.



Rys. 8. Natężenie ruchu w rejonie węzła S17/DW631/DW634 w godzinie szczytu porannego w 2040 r.



Rys. 9. Struktura kierunkowa ruchu w węźle S17/DW631/DW634 w godzinie szczytu porannego w 2040 r.

Na podstawie przeprowadzonych analiz stwierdzamy, że układ drogowo-uliczny w obszarze, tj. skrzyżowanie na niewielkim obszarze 3 dróg o dużych potokach ruchu i klasach technicznych G, GP i S uniemożliwia realizację funkcjonalnego rozwiązania węzłowego, które będzie w stanie przenieść bez przeciążeń prognozowane potoki ruchu. Rozwiązania w pełni funkcjonalne wymagają:

- a) zmiany przebiegu DW634, tj. poprowadzenia jej po granicy Warszawy i Ząbek oraz Warszawy i Zielonki (ul. Paderewskiego) do skrzyżowania istniejącej DW634 z ul. Poniatowskiego (wylot w kierunku Kobyłki),
- b) budowy Trasy Olszynki Grochowskiej co najmniej na odcinku od Trasy Siekierkowskiej do Trasy Toruńskiej.

W obu przypadkach węzły S17 z DW631 lub DW634 nie są przeciążone. Co więcej nie jest potrzebna bezpośrednia relacja S17<->DW631 (NW<->S).



Rys. 10. Rozwiązanie węzła S17/DW631/DW634 proponowane do analizy

Wnosimy o przeanalizowanie powyższego rozwiązania, które w związku z niemożliwością zmiany przebiegu DW634 i realizacji TOG w perspektywie najbliższych 20 lat wykazuje się najmniejszym obciążeniem poszczególnych przekrojów i skrzyżowań, a także umożliwia wykorzystanie istniejącej geometrii i planowanego obiektu nad linią kolejową nr 449 w ciągu DW634.

Przed wyborem rozwiązania docelowego węzłów należy wykonać mikrosymulację ruchu dla szczytów porannego i popołudniowego dla obszaru oddziaływania każdego z węzłów.

- 4) Bardziej szczegółowe uwagi zostaną złożone do kompletnej dokumentacji środowiskowej wraz z raportem oceny oddziaływania na środowisko Wschodniej Obwodnicy Warszawy.

Z poważaniem,
Prezes SISKOM



mgr inż. Jan Jakiel

Warszawa, dnia 21.02.2013r.

1. Wojewoda Mazowiecki
2. Prezydent m.st. Warszawy
3. GDDKiA
4. Rada Dzielnicy i Burmistrz Wesołej
5. Redakcja Dziennika Rzeczpospolita
6. Redakcja Wiadomości Sąsiedzkich

LIST OTWARTY

W całym cywilizowanym świecie (*jak mówi znane porzekadło*) budowane autostrady – zwłaszcza tranzytowe- omijają miasta obwodnicami z docelowymi do nich zjazdami, bądź jeszcze nowocześniejszymi rozpraszającymi ringami, z których ostatni - największy prowadzony jest poza obrzeżami aglomeracji i stanowi jednocześnie obwodnicę dla ruchu tranzytowego i rozprowadzenie ruchu docelowego.

Autostrada A-2 patrząc perspektywicznie - a każdy ma taki obowiązek - będzie (*jeśli z innych powodów nie objadą przez Słowację i Czechy*) transkontynentalną drogą komunikacyjną na najważniejszym kierunku kontynentów Wschód – Zachód dla przewozów towarów i osób.

Warszawa i jej szeroko pojęta aglomeracja posiada możliwości tworzenia ringów, po istniejących już drogach. (*patrz opracowanie w tej sprawie mgr inż. transportu J. Lipko i Leśnika inż. M. Kaczorka z maja 2007r. znajdujące się w aktach sprawy i inne*). Podobnie dzieje się w Polsce (*patrz chociażby najbliższe obwodnice miasteczek: Mińsk Maz., Radzymin, Serock, Zambrów itp. chociaż niektóre z nich dobudowywane wtórnie po czasie*). Z wyjątkiem Warszawy. Tutaj w/w autostradę tranzytową A-2 **wprowadza się w miasto** nazywając to obłudnie obwodnicą (*być może również trzeba będzie zbudować wtórnie po czasie właściwą obwodnicę – ring, po co więc wydawać dziś miliardy?*)

Dewastuje się przy tym tereny i osiedla podmiejskie stanowiące jak np. Wesoła „leśną sypialnię W-wy” .

Wyjątkowo brutalnie , zwłaszcza w wersji W-2 zieloną lansowaną uporczywie dopiero od 2005r. przez b. Dyr. Maz.GDDKiA i wchodzącą w sam środek miasta.! – potraktowano Wesołą. (*ongiś Miasto Ogród - stąd wynikały określone pozytywne dla miasta preferencje i obowiązki – okazało się że niestety już wtedy przeszkadzało to komuś „kręcić łody” przy okazji zdegradowano piękne tereny i ujęcie wód Sulejówka*).

Obłudnie nazywając to obwodnicą równie obłudnie tłumaczono: - iż załatwia to komunikacyjne potrzeby mieszkańców, (*dlatego pewnie w tym wariantcie nie ma wjazdów i zjazdów dla Wesołej.!?*)

- tłumaczono również co powtarza się aktualnie znikomą szkodliwość ekologiczną, brak alternatywy i korzystną ekonomicznie.

Ignorowano wersję WIIIA czerwona projektowaną i rezerwowaną już w latach osiemdziesiątych, bez porównania korzystniejszą i mającą komunikację z Wesołą.

W międzyczasie powstał wariant W3 tzw. Samorządowy prowadzący rezerwowanym korytarzem Drogi krajowej Wołomin – Otwock idącej na granicy gmin Sulejówek i Halinów i dalej przez tereny zdewastowane i nieużytki prawie niezamieszkałe.

(Wariant ten poparło większość rzeczywistych autorytetów naukowych).

Od początku był on zwalczany przez w/w b. Prezesa Maz.GDDKiA który motywował to względami... ekologicznymi i ekonomicznymi!! Dzisiaj ten p. nazywa się już Wojciech D. a jego wiarygodność ocen i wycen oraz motywacji jest już ogólnie znana i efekt namacalny. Cena naszych autostrad jest podobno najwyższa w świecie, a jakość też już również dobrze znana.

(Mówiąc domyślnie należy śledzić kiedy i gdzie w pobliżu tego wariantu pojawi się np. jakieś zamknięte elitarne osiedle lub inny luksusowy obiekt, a Kossaki nie mogą dalej decydować o wyniku starcia planowanej od dawna i rezerwowanej trasy z wybudowanymi dużo później w jej oddziaływaniu obiektami.)

Przeciwno temu wariantowi uruchomiono wielką pozamerytoryczną nagonkę m.in. ówczesna” Rzeczpospolita.”

(manipulatorzy na zamówienie lub tak zwani pożyteczni idioci personalnie sprostowali autentyczne szeroko znane autorytety w sprawach ochrony środowiska.)

Wydano miliony na opinie, ekspertyzy, kwerendy, szkice i warianty itp. bez rezultatu.

Ten ówczesny chocholi taniec przerwała decyzją z dnia 10.07.2007r. - wybierając wariant WIIIA czerwony- ówczesna Min. Roz. Reg. uwypuklając fakt iż był on planowany i rezerwowany już od 1980 roku, oraz że w roku 1999 prot.4/99 Dyr. Dróg Publicznych w W-wie zaopiniował wariant WIIIA jako lepszy funkcjonalnie, ekologicznie, ekonomicznie, przestrzennie, technicznie i obsługi mieszkańców.!!!?

Z powodu braku merytorycznego należytego uzasadnienia odrzucenia wariantu W3 decyzja ta została uchylona.

Sprawa znalazła się punkcie zero.

Do dnia 14.02.2013 r. trwała cisza w sprawie. W dniu tym zwołano zebranie mieszkańców Wesolej podając do „konsultacji społecznej” wariant WIIIA czerwony i wariant W-2 zielony Na ewentualne uwagi dano czas do 25.02.br.!?

(Na zebranie przybyła nawet p. poseł regionu, aby pozwolić... się przywitać! – w wyborach p. poseł deklarowała zajęcie się sprawą. Dla ciekawości przytoczę ostatnio kursującą w Wesolej anegdotę - podsłuchana rozmowa :

p. poseł: ... o co tam z tą autostradą chodzi?

obecny jeden z Włodarzy Wesolej: E...teraz już żaden wariant nam nie szkodzi. !)

Chocholi taniec rozpoczął się na nowo – mieszkańcom Wesolej i Sulejówka pozostał wybór mniejszego zła. *(ciekawe jakie obecnie kryterium wymyślono dla eliminacji a priori wariantu W3 tzw. Samorządowy/północny)*

Uważam, iż czas najwyższy zakończyć to skandaliczne, kompromitujące i kosztowne niby „prospołeczne” procedowanie: przy czym odsunąć od sprawy niekompetentnych, oportunistów, manipulatorów i „szmalowników”.

Nadto – aby nie marnotrawić dalszych milionów należy zaniechać generalnie dalszych ekspertyz, opinii itp. zwłaszcza, iż każdą należy opracowywać jako potrójną *(dwie pierwsze prawdopodobnie będą przeciwstawne – zależy kto zamówi...!?)*

Generalnie należy:

- a) Od sprawy odsunąć manipulatorów którzy na potrzeby swojej z góry założonej koncepcji w 2004r. zdolni byli nawet wymyślić żółwia, ustanowić Naturę 2000 (ciekawe co na parki, żółwie i Natury w rejonie Wesołej, Sulejówka, Zakrętu itp.)
- b) „fachowców” którzy wprowadzili autostradę A-2 w miasto i dalej twierdzą że np. ruch ze Wschodu Kontynentu w 95% docelowo skierowany będzie do Warszawy!!!
(np. p. prof. Wojciech S. z P.W. – swoją drogą ta „obwodnica” ma pecha do Wojciechów.....!?)
- c) oprzeć się na istniejących już opracowaniach rzeczywistych autorytetów społecznych i naukowych m.in.:
 - Instytut Systemów Inżynierii Środowiska Politechniki Warszawskiej p.prof.M.Łebkowska
 - Zakład Hydrogeologii i Geologii Inżynierskiej AGH Kraków prof. A.Szczepański (rzecz.M.O.Ś. i biegły sądowy).
 - Opracowanie J.Lipka , M.Kaczorek z maja 2007r. w sprawie zmodyfikowanego wariantu WIIIA poruszającego zagadnienie bardziej ogólnie i nowocześnie.
 - Opracowanie z dnia 10.07.2007r. Min.Roz.Region. – jego walorem jest iż skupia całość materiału do 2007r.

Dodam, że prof.M. Łebkowska oraz prof.A.Szczepański wariant W2 odrzucają kategorię na rzecz W3.

Należy również dodać, iż z 24 organizacji i stowarzyszeń środowiskowych w rejonie przebiegu „obwodnicy” wszystkie wypowiedziały się przeciw wariantowi W-2 zielonemu Przez środek Wesołej wskazując wariant WIIIA bądź W-3.

Casus Augustowa (nie Rospudy) oraz ... Modlina (itp...) kosztujący wyrzucenie w błoto milionów, lata czasu, powagę decydentów itp. powinno do diabła czegoś wreszcie nauczyć - przynajmniej kompetentnych i odpowiedzialnych ! .

P.S.

Wypowiedź p.Urszuli N. w TVP Info w dniu 21.02.2013r. – jak rozumiem rzeczniczka obecnych decydentów z GDDKiA np. że Wesoła upiera się na zasadzie „nie bo nie” była na tyle kompromitująca, iż szkoda na to czasu. (jak mówi stare porzekadło)

Henryk Grodzki

Adres tylko do wiadomości :
Redakcji Wiadomości Sąsiedzkich Stara Miłosna

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Witold Mianowski

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

Szanowni Państwo,
składam wniosek o zaprojektowanie zjazdu z węzła „Rembertów” w wariantcie ślimakowym, bez sygnalizacji świetlnej, z **rondelem usytuowanym po zachodniej stronie trasy S17**, tj. zastosowanie poniższego rozwiązania projektowego:



Uzasadnienie:

1. Przy tym projekcie zjazd z trasy S17 będzie usytuowany w największej odległości od cennego terenu ekologicznego - ścisłego rezerwatu przyrody Bagno Jacka (obszar Natura 2000), a więc będzie **najmniej uciążliwe pod względem ekologicznym**.
2. Takie rozwiązanie wjazdu/zjazdu z węzła będzie w największej odległości od obszaru zabudowanego, a więc będzie **najbardziej korzystne pod względem społecznym**.
3. Takie rozwiązanie nie zakłada zamontowania na ul. Okuniewskiej sygnalizacji świetlnej, a zatem nie będzie generowało korków na drodze wojewódzkiej nr 637 łączącej Warszawę z Węgrowem, z której korzystają wielu mieszkańców Wesołej, Sulejówka, Halinowa, Okuniewa i innych miejscowości leżących przy tej drodze, a więc będzie **najbardziej optymalne pod względem komunikacyjnym**.

Data*
19 lutego 2013 r.

.....

*dane obowiązkowe

Czytelny podpis wnioskodawcy
Witold Mianowski

(61)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy
na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko: **ANDRZEJ MAZUR,**

Adres zamieszkania: **WARSZAWSKA** ;

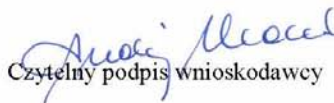
Numer działki:

Treść wniosku:

- 1. Wyrażam ZDECYDOWANY SPRZECIW przeciwko wykonaniu drogi ekspresowej S-17 na odcinku Drewnica – Zakręt.**
- 2. Żądam zmiany lokalizacji obwodnicy.**
3. Nie zostałem wyczytany, pomimo zapisania się na listę osób zadających pytania:
 - a. **DANE HISTORYCZNE.** Wizje planistów sprzed 40 – 50 lat mają się nijak do obecnego stanu rzeczy.
 - b. **OBWODNICA.** Nazwa wskazuje, że obwodnicę prowadzi się na zewnątrz, nie poprzez dzielnice.
 - c. Kto podjął decyzję o usunięciu innych istniejących wariantów?
 - d. Błędem jest przyjęcie węzłów Zakręt oraz Drewnica.
 - e. Miejsca wyjazdu/wyjazdu.
 - f. Mapa akustyczna obwodnicy – parametry.
 - g. Ilość wyburzanych domów.
 - h. Dewastacja roślinności.
 - i. Organizacja budowy: transport materiałów budowlanych.
4. Prezentacja została wykonana oraz przedstawiona w sposób urągający zdrowemu rozsądkowi.

Data:

23 lutego 2013


Czytelny podpis wnioskodawcy

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(62)

Do: Jacobs Polska Sp. z o. o.

Spotkanie informacyjne

dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* Witold Mianowski, Barbara Dziadowicz-Turowicz

Adres zamieszkania* ul. Głowackiego

Numer działki

Treść wniosku

Szanowni Państwo,

1. **Wnioskuje do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad** o rozpięcie nowego przetargu na wykonanie projektu drogi szybkiego ruchu S17. Wnioskuje o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła. Firma Jacobs Polska została zmuszona do przedstawienia wariantów przecinających dzielnicę Wesoła, ponieważ warunki brzegowe przetargu obligowały projektanta do połączenia węzła „Zakręt” z węzłem „Drewnica” i siłą rzeczy spowodowały brak alternatywy dla innego przebiegu trasy. Tranzytowa droga szybkiego ruchu to liczne zagrożenia dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy. Wg danych Głównego Urzędu Statystycznego Wesoła to dziś (obok Białołęki) najszybciej rozwijająca się dzielnica pod względem demograficznym, w której co roku rodzi się ok. 500 dzieci – jest to zupełnie inna miejscowość niż kilkadziesiąt lat temu, kiedy powstały pierwsze pomysły przeprowadzenia obwodnicy przez ten teren.
2. **W przypadku braku pozytywnej reakcji GDDKiA na wniosek nr 1. wnioskuje do Jacobs Polska** o zaproponowanie przebiegu trasy jak najmniej uciążliwej dla mieszkańców Wesołej a zatem o wyłączenie z projektu wariantu zielonego, który przechodzi bardzo blisko zwartej zabudowy dzielnicy. Oprócz zabudowań mieszkalnych wariant zielony przebiegałby tuż obok ważnych dla lokalnej społeczności budynków (Straż Pożarna, Urząd Dzielnicy, Sanatorium MSWiA, wpisany na listę zabytków Kościół pw. Opatrzności Bożej z przylegającym do niego cmentarzem, Biblioteka Publiczna itp.). Wariant zielony w znacznym stopniu naruszyłby także cenne przyrodniczo tereny – morenowe wydmy które są jedynym terenem rekreacyjnym dla mieszkańców dużego osiedla Wesoła-Centrum, ujęcie wody podziemnej znajdujące się na granicy Sulejówka i Wesołej itp.
3. **W przypadku braku pozytywnej reakcji GDDKiA na wniosek nr 1. wnioskuje do Jacobs Polska** o takie zaprojektowanie wariantu czerwonego, który będzie w najmniejszym stopniu uciążliwe dla mieszkańców Wesołej, tj.
 - a. Utrzymanie w projekcie tunelu o długości 800m który zmniejszy uciążliwość trasy dla mieszkańców osiedla Groszówka

- b. Zaprojektowanie terenów rekreacyjnych nad tym tunelem, które służyłyby mieszkańcom Wesołej
- c. Utrzymanie w projekcie węzła „Wesoła” wpiętego w ul. 1. Praskiego Pułku, który umożliwi mieszkańcom Wesołej korzystanie z obwodnicy bez konieczności dojazdu do granic dzielnicy (węzły Zakręt i Rembertów usytuowane są na peryferiach dzielnicy, dojazd do nich zwiększyłby natężenie ruchu na lokalnych drogach)
- d. Utrzymanie połączenia węzła „Rembertów” jedynie po północnej stronie torów kolejowych, a więc do ul. Okuniewskiej i nie podejmowania prób przyłączenia tego węzła do sieci lokalnych dróg osiedlowych osiedli Grzybowa i Centrum po południowej stronie torów.
- e. Utrzymanie bardzo lokalnego charakteru przejazdu technicznego PG-1 w osi ul. Długiej – a więc wykonanie na nim nawierzchni gruntowej. Dla zmniejszenia uciążliwości autostrady dla mieszkańców wnoszę o zaprojektowanie terenów rekreacyjnych i sieci ścieżek rowerowych w osiedlach Grzybowa i Centrum, które przebiegałyby pod przejazdem technicznym, aby mieszkańcy w jak najmniejszy sposób odczuli że trasa S17 przecina dzielnicę na pół. Ponadto wnoszę o zaprojektowanie na głównych ulicach osiedli Grzybowa i Centrum położonych w najbliższym sąsiedztwie trasy (ul. Długa, Wspólna, Głowackiego, Kilińskiego) nowoczesnych progów zwalniających, które będą ograniczały natężenie ruchu i prędkość samochodów korzystających z przejazdu gospodarczego PG1 i poruszających się po kameralnych drogach dojazdowych. Progi zwalniające zamontowane na tych ulicach ograniczyłyby ruch i prędkość samochodów, a więc spowodowałyby znaczący wzrost bezpieczeństwa mieszkańców.

Będziemy wdzięczni za pozytywne rozpatrzenie wniosków zgłoszonych powyżej.

Data*

22 lutego 2013 r.

.....

Czytelny podpis wnioskodawcy

Bronisław Witold Mianowski

.....

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa, Fax. (22) 564 06 01 Email: warsaw@jacobs.com

(63)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Marcin Sworczuk

Adres zamieszkania?

Numer działki: współwłaściciel działki

Treść wniosku

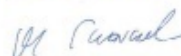
Wnioskuje o odrzucenie "zielonego" i "czerwonego" wariantu trasy WOW S17 przechodzącego przez dzielnicę Wesoła. Obie wersje przeczą ustawie z dn. 27 kwietnia 20001 roku o prawie do ochrony środowiska. Przeczą zasadom zrównoważonego rozwoju. Spowodują nieodwracalną degradację gleb, wód, flory, fauny i powietrza oraz przede wszystkim niekorzystnie wpłyną na życie mieszkańców Warszawy i Wesołej- pośrednio z wymienionych powodów, jak i zniszczą dotychczasowe relacje społeczne poprzez podział dzielnicy na dwie części. Wycięcie dziesiątków hektarów umniejszy jeszcze bardziej i tak ograniczane "zielone płuca Warszawy". Nie przyniosą żadnych wymiernych korzyści mieszkańcom Wesołej gdyż trasa S17 służy przede wszystkim tranzytowi krajowemu. (do ruchu międzydzielnicowego służyć miała Obwodnica Miejska).

Wnioskuje o wprowadzenie nowego wariantu WOW S17 - omijającego dzielnicę Wesołą. Może on wykorzystywać istniejące trasy. (opracowanie mgr inż. transportu J. Lipko i Leśnika inż. M. Kaczorka z maja 2007r. znajdujące się w aktach sprawy i inne). Może aktywizować podmiejskie niezamieszkałe tereny w pasie Wołomin, Otwock, Halinów itd., gdzie tranzytowi krajowemu i międzynarodowemu można zapewnić obsługę oraz nieużytki zagospodarować na tereny przemysłowe i spedycyjne. Przez tereny dzielnicy Wesołej na powyższe nie ma takich szans, gdyż tereny te znalazły już swoje wykorzystanie.

Data

Czytelny podpis wnioskodawcy

21 luty 2013



*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01 Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Witold Mianowski

Adres zamieszkania*

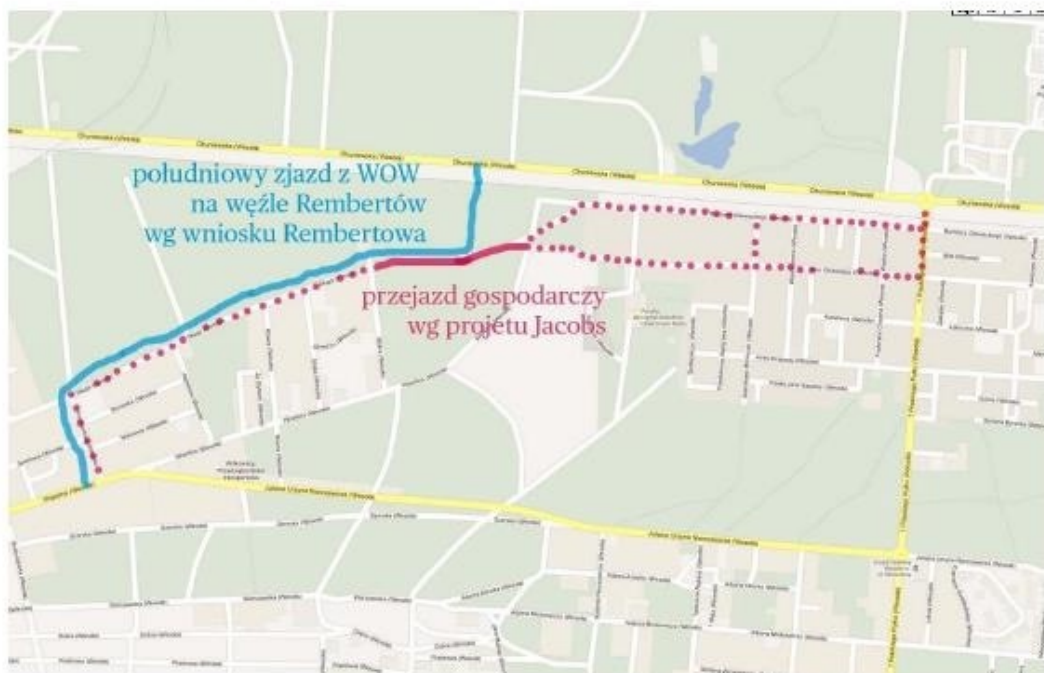
Numer działki.....

Treść wniosku

Szanowni Państwo,
Chciałbym, aby planowany przebieg trasy S17 był jak najmniej uciążliwy dla mieszkańców Wesolej. Wysłałem już do Państwa jeden wniosek – dotyczący szkodliwości wpięcia węzła Rembertów po południowej stronie torów kolejowych, w małe, osiedlowe ulice Wesolej.

Uważam, że równie szkodliwym rozwiązaniem, a być może nawet bardziej brzemienne w skutkach dla mieszkańców osiedla Grzybowa i dużej części mieszkańców osiedla Centrum będzie wybudowanie przez Państwa drogi technicznej łączącej ul. Długą i Kilińskiego. Osiedle Grzybowa w największym stopniu ucierpi na bezpośredniej bliskości z projektowaną obwodnicą, wpuszczenie na osiedlowe ulice dodatkowego ruchu przez przejazd techniczny PG-1 spowoduje dalszą degradację osiedla.

Składam wniosek o utrzymanie ulicy Długiej na odcinku pomiędzy ul. Moką a Kilińskiego w obecnym kształcie (charakter drogi leśnej o nawierzchni gruntowej), a zatem o usunięcie z projektu budowy przejazdu gospodarczego PG-1 na ul. Długiej jako drogi asfaltowej.



Obecnie droga ta posiada status drogi leśnej, spacerowej, posiadającej spore walory rekreacyjne. Zbudowanie na tym odcinku dojazdowej drogi technicznej o nawierzchni asfaltowej spowoduje, że duża część mieszkańców osiedla Zielona oraz pobliskiego Nowego Rembertowa będzie omijała szerokie ulice zbierające (Niemcewicza i 1. Praskiego Pułku) i będzie generowany znaczny ruch na małych, kameralnych, osiedlowych ulicach Grzybowej i Centrum. Powyżej zamieszczam mapkę, która uświadamia wagę problemu. Kolorem czerwonym zaznaczyłem projektowany przejazd gospodarczy, a linią przerywaną – ulice, które z małych, osiedlowych, kameralnych dróg dojazdowych mogłyby się stać się ruchliwymi przejazdowymi ulicami tranzytowymi. Zaznaczam, że nie jestem przeciwny powstaniu przejazdu gospodarczego jako takiemu, a jedynie przeciwny powstaniu przejazdu który mógłby stać się przejazdem tranzytowym dla mieszkańców innych osiedli, który generowałby duże natężenie ruchu. Przejazd gospodarczy jest w tym miejscu potrzebny, chociażby w celu ułatwienia dojazdu karetkom, pojazdom straży pożarnej czy komunikacji między sąsiadami mieszkającymi po dwóch stronach drogi S17, ale przejazd powinien mieć utrzymaną nawierzchnię gruntową ulepszoną, a nie utwardzoną (asfalt, kostka itp.) i powinny zostać na tym przejeździe wprowadzone ograniczenia wjazdu dla samochodów o dużym obciążeniu osi.



Jeszcze większy ruch na ulicach osiedlowych wygenerowałoby przyjęcie wariantu „zielonego” przebiegu trasy lub przyjęcie wariantu „czerwonego”, ale bez węzła „Wesoła”. Wnoszę zatem o utrzymanie najbardziej optymalnego wg mnie dla mieszkańców Wesołej projektu przebiegu trasy, a więc wariantu „czerwonego” z zaprojektowanym węzłem „Wesoła” łączącym trasę S17 z ul. 1. Praskiego Pułku.

Data*
19 lutego 2013 r.

Czytelny podpis wnioskodawcy

Witold Mianawski

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* BARBARA SMERECZYŃSKA

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

Wnioskuję o zmianę przebiegu WOW w taki sposób, aby jej lokalizacja była poza dzielnicą WESOŁA, tzn. aby nie przechodziła przez środek dzielnicy miasta Warszawy, lecz była prawdziwą obwodnicą, z której jest dojazd do Centrum Warszawy.

▲ Zebranie informacyjne (prezentacja, argumentacja GDDKiA i warunki spotkania), które odbyło się 14 lutego 2013 r. w sali Straży w Wesołej było po prostu niepoważnym traktowaniem mieszkańców!!!!

▲ Ciągłe powoływanie się na plany sprzed ponad 40-laty jest pozbawione racjonalnego myślenia; wówczas była to mała miejscowość licząca ok. 8 tys. mieszkańców, dzisiaj jest dzielnicą stołecznego miasta, która liczy co najmniej 3 razy więcej mieszkańców niż wtedy.

▲ Nie jest to obwodnica miasta, lecz trasa przelotowa głównie dla setek i tysięcy tirów łącząca korytarz transportowy Lizbona-Moskwa; z Wesołej nie dojedziemy nią tam, dokąd chcemy, czyli do Centrum Warszawy, a jedynie do Marek, Zielonki czy do Lublina.

▲ Pseudo-obwodnica poprowadzona przez środek dzielnicy zniszczy ją. GDDKiA liczy swoje koszty inwestycyjne, upiera się od co najmniej 10 lat przy swoim wyborze nie uwzględniając zupełnie głosów mieszkańców, pomijając straty poniesione przez ludzi zamieszkujących dzielnicę w czasie budowy tej autostrady, a następnie jej użytkowania. GDDKiA przyznaje większe prawa rybnym czy złotom niż człowiekowi. Prezentacja na spotkaniu informacyjnym była tego dowodem.

▲ GDDKiA nie liczy się z Dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku skoro mieszkańcom ul. Głowackiego, do których i ja należę, do hałasu wywołanego ruchem kolejowym wzdłuż coraz bardziej uciążliwego dla otoczenia szlaku kolejowego na wschód oraz do hałasu z drogi wojewódzkiej 637 ul. Okuniewską, chce dołożyć kolejny hałas spowodowany przejazdem 150 tys. samochodów na dobę trasą tzw. obwodnicy - powiększając przy tej okazji ruch dojazdowy na ul. Okuniewskiej.

▲ A już zupełnie nie do przyjęcia jest wniosek wysunięty przez grupę mieszkańców Rembertowa, dotyczący zjazdu z trasy obwodnicy po południowej stronie torów – co spowodowałoby wpięcie węzła szybkiego ruchu do dróg osiedlowych, w tym również drogi osiedlowej, tj. ul. Głowackiego, przy której m. in. i ja mieszkam.

▲ My nie jesteśmy egoistami, którzy są przeciwni każdej, jak to się głosi wszem i wobec, drogi, czy każdemu rozwiązaniu. Od lat przedstawiamy rozsądne i logiczne postulaty rozwiązania problemu Wschodniej Obwodnicy Warszawy, jednak NIKT się z tym nie liczy (pierwszy z brzegu przykład - ostatnie zebranie informacyjne w Wesołej, kiedy z uporem maniaka GDDKiA powraca do wariantów nieakceptowanych przez mieszkańców, pomijając społeczną propozycję mieszkańców Wesołej poprowadzenia obwodnicy przez Poligon).

▲ **Wiemy, że Warszawa potrzebuje obwodnicy, ale obwodnicy z prawdziwego zdarzenia!**

Data*

24.02.2013 r.

Czytelny podpis wnioskodawcy

Barbara Smereczyńska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*...Anna Włodarczyk.....

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Z wielkim niezadowoleniem przyjąłem pomysły prezentowane przez GDDKiA podczas spotkania w Wesołej. Tak przeprowadzona prezentacja dwóch wariantów przez Wesołą ma na celu skłócenie mieszkańców. Z prezentacji płynie jeden wniosek – nikt nie bierze pod uwagę głosu mieszkańców, ludzie nie są ważni. Liczą się drzewa, żaby, ryby, siedliska i inni przedstawiciele środowiska naturalnego – tylko ono jest ważne. Ludzie, ich losy, rodziny, domy, zainwestowane pieniądze – są niczym.

Jak budowałam swój dom - aby go zbudować musiałam mieć minimum 1500 metrów działki bo to rejon zabudowy rezydencjonalnej, mogłam zbudować tylko jej 20% - reszta musiała pozostać zalesiona – bo to zielone płuca Warszawy a teraz, jak już zainwestowałam w duży plac i ścisnęłam budowę swojego domu do 20% proponuje mi się kilkadziesiąt tysięcy tirów dziennie przed oknem. A gdzie płuca, a gdzie dzielnica rezydencjonalna – czuję się oszukana! Ja jako obywatel muszę się liczyć z terenami zielonymi – budowa autostrady rządzi się innymi prawami. Dlaczego?

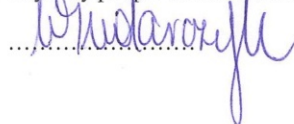
Nie wyrażam zgody na przebieg WOW przez Wesołą! Uważam, że wschodnia obwodnica Warszawy jest potrzebna i należy ją budować, ale dlaczego przez centrum dzielnicy. Dlaczego nie jest rozważany wariant zaproponowany przez społeczność Wesołej, który omija większość skupisk ludzkich i prowadzi przez poligon. Z propozycji GDDKiA wariant zielony wydaje się bardziej ekonomiczny, przebiega przez mniejsze skupiska i przede wszystkim nie wymaga budowania tunelu, który będzie zabójstwem dla miejscowych źródeł wody i lasów.

Data*

22 luty 2013

*dane obowiązkowe

Czytelny podpis wnioskodawcy

.....

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

(67)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko: Maria Włodarczyk

Adres zamieszkania:

Numer działki

Treść wniosku

Z ZAPROPONOWANYCH WARIANTÓW WARIANT ZIELONY W MNIJSZYM STOPNIU DOTYCZY TERENÓW ZABUDOWANYCH I STANOWIĆ BĘDZIE MNIJSZĄ NIEDOGODNOŚĆ DLA MIESZKAŃCÓW, PRZEBIEGA PRZEZ TERENY O MNIJSZYM ZAGĘSZCZENIU LUDNOŚCI. W OCZYWISTY SPOSÓB JEST TEŻ ROZWIĄZNIEM TAŃSZYM I W MNIJSZYM STOPNIU STANOWI ZAGROŻENIE DLA WÓD GRUNTOWYCH, PONIEWAŻ NIE WYMAGA GŁĘBOKICH WYKOPÓW POD TUNEL. NAWET PRZYPADKOWE ZANIECZYSZCZENIE WARSTWY WODONOŚNEJ POZIOMU UŻYTKOWEGO MOŻE NA LATA POZBAWIĆ MIESZKAŃCÓW MOŻLIWOŚCI POZYSKIWANIA WODY. OKOLICZNY TEREN TEN JEST POZBAWIONY KANALIZACJI. KONSTRUKCYJNIE TUNEL WYMAGA ZASTOSOWANIA ŚCIAN SZCZELINOWYCH ZE WZGLĘDU NA PIASZCZYSTOŚĆ TERENU I MOŻLIWOŚĆ USZKODZENIA SĄSIEDNICH BUDYNKÓW. NA CZAS PRAC ODWODNIENIOWYCH I FUNDAMENTOWYCH KONIECZNE BYŁOBY USTANOWIENIE NADZORU HYDROGEOLOGICZNEGO I GEOTECHNICZNEGO. TRASA W2 JEST TEŻ KRÓTSZA. WYMUSZA WYBURZENIE MNIJSZEJ ILOŚCI BUDYNKÓW. MNIJSZA BĘDZIE ILOŚĆ ODPADÓW. JEŚLI OBWODNICA BĘDZIE PROWADZONA PRZEZ DZIELNICĘ WESOŁA, LEPSZYM WARIANTEM JEST WARIANT ZIELONY Z WIADUKTEM PRZY URZĘDZIE GMINY. JESTEŚMY PRZECIWNII KIEROWANIU OBWODNICY PRZEZ DZIELNICĘ WARSZAWY WESOŁA. NAJROZSĄDNIJSZY WYDAJE SIĘ WARIANT POPROWADZENIA OBWODNICY PRZEZ TERENY NIEZURBANIZOWANE (NIEROZPATRYWANY OBECNIE WARIANT W3)

Data*

Czytelny podpis wnioskodawcy

20.02.2013

Marie Włodarczyk

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*...Bogdan Braniewski...

Adres zamieszkania*

Numer działki.....

Treść wniosku

Z optymalny wariant WOW uważam WIIIIa z tunelem oraz dwoma bezkolizyjnymi węzłami na I Praskiego Pułku przy Villa Parku i na ul. Okuniewskiej.

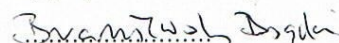
Uważam, że zjazdy na obu węzłach powinny być w pełni bezkolizyjne bez żadnych dodatkowych spowalniających rond czy światła.

Ulica Okuniewska pod wiaduktem obwodnicy powinna być poszerzona tak by w przyszłości nie było problemu z jej ew przebudowa

Data*

24.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy



*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko: WOJCIECH KONIKOWSKI

Adres zamieszkania:

Numer działki:

Treść wniosku:

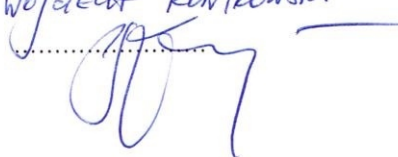
Nawiązując do projektowanych wariantów przebiegu odcinka wschodniej obwodnicy Warszawy, przedstawionych na zabranii informacyjnym mieszkańcom dzielnicy Warszawa-Wesoła przez firmę Jacobs w dniu 14.02.2013 roku, wnioskuję o wyeliminowanie z dalszego postępowania wariantu trasy oznaczonego kolorem zielonym,

przebiegającego przez centrum dzielnicy Wesoła, wzdłuż ulicy Niemcewicza, w pasie terenu leśnego, pomiędzy Urzędem Dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy i budynkiem Straży Pożarnej oraz przez Sulejówek-Szkopówkę z dalszego postępowania, ponieważ:

- wariant ten zagraża zdrowiu okolicznych mieszkańców, którzy swoje domy posiadają w bliskim sąsiedztwie ulicy Niemcewicza, rażąco obniżając poziom i komfort ich życia. Mieszkańcy osiedla domów segmentowych przy ulicy Godebskiego, którzy w dobrej wierze wybudowali je w latach 80-tych ubiegłego wieku, liczyli na spokojne sąsiedztwo kompleksów leśnych, które zapewni im i ich dzieciom godne warunki mieszkaniowe. Bliskie sąsiedztwo tranzytowej drogi ekspresowej, jaką będzie wschodnia obwodnica Warszawy w sposób rażący zakłóci im ten spokój a dalsze zamieszkiwanie w tak uciążliwym sąsiedztwie uczyni niemożliwym.
- * wariant ten stanowić będzie dla mieszkańców dzielnicy Wesoła w praktyce jedynie drogę tranzytową, o bardzo dużym nasileniu ruchu, także samochodów ciężarowych i tirów. Wariant zielony rozcina na dwie części centrum dzielnicy Wesoła, biegnąc na nasypie i przechodząc wiaduktem nad ulicą 1 Praskiego Pułku, bez węzła komunikacyjnego przy ulicy 1 Praskiego Pułku, umożliwiającego włączenie się do ruchu. Bardzo utrudni komunikację między częścią północną i południową. Uniemożliwi korzystanie z licznych skrótów i ścieżek, którymi przechodzą mieszkańcy części południowej udając się do kościoła, na cmentarz, do sklepów czy też rekreacyjne spacerować.
- * Wycięcie tak dużego pasa lasu spowoduje stepowanie okolicy i obniżenie poziomu wody, ponieważ drzewa stanowią naturalną ochronę zasobów podziemnego zbiornika. Realizacja tego wariantu w praktyce oznaczać będzie całkowite wycięcie pasa lasu wzdłuż ulicy Niemcewicza, także z uwagi na konieczność wybudowania drogi serwisowej na etapie budowy, aby umożliwić budowę nasypu, po którym ma przebiegać obwodnica w tym rejonie.
- Wariant zielony narusza prawa nabyte mieszkańców dzielnicy Wesoła, którzy w dobrej wierze budowali domy, wiedząc, że korytarz przewidziany pod wschodnią obwodnicę ma przebiegać zgodnie z wariantem oznaczonym kolorem czerwonym, to jest w sąsiedztwie ulicy Matejki i dalej wzdłuż ulicy Prusa. Z takim przebiegiem trasy od lat osuwajani byli mieszkańcy dzielnicy Wesoła.

Warszawa, 23 lutego 2013 roku

Czytelny podpis wnioskodawcy

Wojciech KONIKOWSKI


(71)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Zdzisław Zalewski

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

Rozumiem konieczność wybudowania tego odcinka autostrady, ale przy omijaniu siedlisk rybek czy ślimaków prowadzenie jej przez środek osiedla jest bezmyślne. Proponowane w wariantcie zielonym ekrany akustyczne będą miały ograniczoną skuteczność, gdyż sześciopasmowa droga będzie biegła częściowo po nasypie. Ukształtowanie terenu też nie będzie sprzyjało efektywnej ochronie terenów zamieszkałych przed hałasem.

Piszę te słowa mając za sobą 45 lat pracy jako akustyk w Polskim Radiu i Zakładzie Akustyki Instytutu Techniki Budowlanej. Jedynym słusznym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie drogi w tunelu. Mając na uwadze ewentualne zagrożenie dla poziomu wód gruntowych można rozważyć poprowadzenie obwodnicy w płytkim wykopie osłoniętym „tunelem” podobnym do tego postawionego na Trasie Toruńskiej. Natomiast ul. Pierwszego Praskiego Pułku proponuję poprowadzić wiaduktem nad zagłębioną w ziemi obwodnicą.

Jednocześnie deklaruje gotowość do ew. współpracy przy opiniowaniu proponowanych rozwiązań.

Data*

25.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Zdzisław Zalewski

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(72)

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Dorota Kościńska

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

W związku z Państwa propozycjami Wschodniej obwodnicy Warszawy
popieram wariant „zielony” na odcinku w Warszawa Wesoła ponieważ
wariant „czerwony” przechodzi przez moją działkę i jest dla mnie niekorzystnym
rozwiązaniem. W przypadku wybrania jednak przez Państwa wariantu
trasy „czerwonej” zgłaszam propozycję o oddanie mi innej działki o podobnej
wartości i wielkości w podobnej lokalizacji.

Chciałabym również korzystając z okazji wyrazić swoje jak mi się zdaje
nieodosobnione oburzenie niezadowolenie i zdumienie zarazem,
że buduje się obwodnicę Warszawy w Warszawie! Skandal i żenada!

Data*

..... 2013-02-25

Czytelny podpis wnioskodawcy

Dorota Kościńska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.

Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Fax. (22) 564 06 01

Email: warsaw@jacobs.com

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko* Anna Kasprzykowska-Szczerbińska

Adres zamieszkania*

Numer działki.....

Treść wniosku

Pytania do projektanta WOW:

1. Kiedy i przez kogo zostało wykonane „Opracowanie wpływu na środowisko inwestycji drogowej = trasy WOW wg. Projektu firmy JACOBS?
2. Gdzie takie opracowanie można otrzymać lub wypożyczyć?
3. Gdzie można zapoznać się (poza internetem) z parametrami tej trasy na różnych jej odcinkach, interesuje nas:
 - tunel – głębokość, długość, szerokość, czy zostałby wykonany na glebie łatwo czy trudno przepuszczalnej.
4. Jak chronione będą przed niszczącym wpływem budowy a potem eksploatacji trasy WOW:
 - studnie;
 - lasy – szczególnie te rosnące na suchym podłożu;
 - wydmy piaszczyste Wesolej – szczególnie ta, na której znajduje się zabytkowy kościół
5. Gdzie i w jaki sposób będą usuwane:
 - ścieki powstające podczas normalnej eksploatacji na trasach WOW pojazdów, szczególnie ciężarowych;
 - ścieki z awarii lub katastrofy pojazdu szczególnie, jeśli przewoził chemikalia.
6. Czy został opracowany (i można się z nim zapoznać) specjalny projekt ochrony przed skutkami budowy i eksploatacji WOW dla zbiornika wód podziemnych czwartorzędowych?

Data*

Czytelny podpis wnioskodawcy

18-02-2013 r.

.....

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

Sulejówek (1)

JHM/1456/03/2013

15

Spotkanie informacyjne dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* *Monia Rudowska*

Adres zamieszkania*

Numer działki

Protestuję przeciwko wariantowi przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł Zakręt - węzeł Drewnica, przebiegającemu przez rejon os. Szkopówka a dalej wzdłuż ul. Idzikowskiego i ul. Niemcewicza, oznaczonemu na mapie orientacyjnej kolorem zielonym.

W wariantcie tym nie przewidziano żadnych tuneli. Brak tuneli powodować będzie rozcięcie struktur przestrzennych dzielnicy a także znacznie wpłynie na zwiększenie poziomu hałasu i zanieczyszczenia powietrza.

W bliskiej odległości od planowanej trasy znajdują się liczne budynki mieszkalne, szkoła, przedszkole i placówka szpitalna.

Trasa Obwodnicy przebiegałaby w bezpośrednim sąsiedztwie terenów ochrony ujęć wody pitnej i spowodowałaby ich zanieczyszczenie.

Ponadto, wariant ten nie przewiduje także węzła komunikacyjnego, który łączyłby projektowaną trasę z ul. Praskiego Pułku, umożliwiając mieszkańcom Wesołej korzystanie z Obwodnicy.

Data *

Czytelny podpis wnioskodawcy

25.02.2013r.

Rudowska Monia

* dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(2)

JHM/PI/424/03/2013

25

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*..... Harry Werra

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....-

Treść wniosku

1. **Wnioskuję o opracowanie wariantu omijającego dzielnicę Warszawa-Wesoła oraz Sulejówek** spełniającego zakładane cele inwestycji (drogowe, środowiskowe i społeczne). Pierwsza koncepcja drogi ekspresowej przez Wesołą powstała 25 lat temu. Od tego czasu mieszkańcy i władze miasta Wesoła, a następnie dzielnicy Warszawa-Wesoła stanowczo i wielokrotnie protestowali przeciw przebiegowi trasy przez dzielnicę i Sulejówek. Proponowane były różne warianty (w ostatnim postępowaniu wariant W 3).
GDDKiA nie podjęła żadnych kroków, mających na celu znalezienie innego rozwiązania, satysfakcjonującego mieszkańców. Głos mieszkańców jest ignorowany przez inwestora. **Dla mieszkańców Sulejówka nie jest to żadna obwodnica, lecz tranzytowa droga szybkiego ruchu, z zagrożeniami dla środowiska, mieszkańców i rozwoju dzielnicy.**

Odnosząc się do projektowanych wariantów przebiegu drogi przedstawionych przez firmę Jacobs w dniu 18.02.2013 mieszkańcom Sulejówka

2. **Wnioskuję o usunięcie z dalszego postępowania wariantu zielonego**, przebiegającego przez centrum Wesołej, między Urzędem Dzielnicowym i budynkiem Straży oraz przez Sulejówek-Szkopówkę, ponieważ:
 - był odrzucony w poprzednim postępowaniu (2005-2008) przez wszystkie instytucje: Sanepid, Ministra Środowiska, Wojewodę, Radę Warszawy, GDDKiA
 - został oprotestowany przez mieszkańców Wesołej i Sulejówka,
 - zawsze był odrzucony przez władze Sulejówka
 - został odrzucony przez władze Sulejówka w czasie najnowszych konsultacji przeprowadzonych przez firmę Jacobs
 - zagraża ujęciom wody i zbiornikowi wód podziemnych w Wesołej i Sulejówku
 - ingeruje w planowany obszar rozbudowy ujęć wody na Szkopówce
 - rozcina dzielnicę nasypem, bardzo utrudniając komunikację
 - powoduje wycięcie lasu, jedyne miejsce rekreacji mieszkańców Wesołej centrum.
 - narusza prawa nabyte mieszkańców zamieszkałych wzdłuż planowanego przebiegu
 - nie jest zgodny z żadnymi dokumentami planistycznymi (plany zagospodarowania, studia uwarunkowań Warszawy, Sulejówka, woj. Mazowieckiego)
 - na Szkopówce znajdują się okna hydrogeologiczne – zagraża to całemu zbiornikowi wody 222.
 - ekologiczna, zielona, porośnięta lasem chroniącym zbiornik wody dzielnicy Sulejówka zostałaby zamieniona w emitujący spaliny i hałas obszar, nie dając w zamian mieszkańcom żadnych korzyści.

Data*

2013-02-24

Czytelny podpis wnioskodawcy

Harry WERRA

Harry Werra

(3)

J/KMNI/1408/02/2013

45

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*... JOANNA POPIEL, KATARZYNA POPIEL, RADOŚLAW POPIEL.....

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku:

Wnoszę o zmianę przebiegu WOW i wyznaczenie jej lokalizacji poza dzielnicą WESOŁA oraz miasto SULEJÓWEK. Poniżej przedstawiam argumentację mojego wniosku

1. Inwestycja ta przynosi mieszkańcom dzielnicy WESOŁA i SULEJÓWKA wyłącznie straty w każdym aspekcie życia.
2. Nie jest to obwodnica, jak błędnie twierdzi Gddkia, lecz trasa przelotowa łącząca korytarz transportowy LIZBONA-MOSKWA o prognozowanym natężeniu ruchu do **150 000** pojazdów na dobę z olbrzymim udziałem TIRÓW. W innych krajach obwodnice lokalizowane są poza miastem i nie pogarszają tak dramatycznie jakości życia mieszkańców.
3. Nie jest to droga dla mieszkańców WESOŁEJ i SULEJÓWKA. Nie dojedziemy nią tam gdzie chcemy, czyli do Centrum Warszawy, lecz do Marek, Zielonki lub do Lublina.
4. Obwodnica poprowadzona przez WESOŁA i SULEJÓWEK nieodwracalnie zniszczy naszą dzielnicę, nasze zdrowie, nasze lasy i nasze mienie.
5. GDDKIA uwzględnia jedynie swoje koszty inwestycji, a całkowicie pomija koszty, które poniesiemy my podczas wieloletniej budowy. Nastąpi zniszczenie infrastruktury lokalnej (drogi osiedlowe, wodociągi, gazociągi, linie energetyczne i baza rekreacyjna).
6. Na tym etapie projektu możliwe jest zaprojektowanie inwestycji w innej lokalizacji pozbawionej wymienionych wcześniej mankamentów.

Data*

25.08.2013.r

Czytelny podpis wnioskodawcy

Joanna Popiel, Katarzyna Popiel
R. Popiel

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

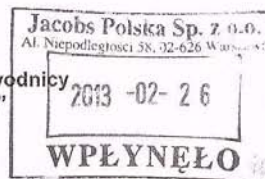
Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(4)

J/km/p/388/02/2013

5s

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł|Drewnica – węzeł „Zakręt”



Imię i nazwisko: Beata Korycka

Właściciel nieruchomości:

Adres do korespondencji:

uwaga: numer faksu, z którego przesyłany jest niniejszy wniosek NIE jest daną do kontaktu, jako numer strony trzeciej (użyczany grzecznościowo)

Treść wniosku

Obecny na spotkaniu specjalista od spraw hydrogeologii jako wielką zaletę projektu wskazywał duże bezpieczeństwo w zakresie ochrony wody dla Sulejówka ze względu na znaczną odległość planowanej obwodnicy od pośrednich ujęć wody. Odległość ta w wariantcie oznaczonym jako zielony – według opinii specjalisty - wynosi ok. 100m, a w wariantcie oznaczonym jako czerwony – ok. 200 m. Zapytany o odległość od bezpośrednich ujęć wody, specjalista NIE BYŁ W STANIE WSKAZAĆ ICH NA MAPIE. A gdy okazało się, że ich odległość od planowanej w wariantcie zielonym obwodnicy wynosi ok. 20 m. stwierdził, iż przecież wymagana prawem strefa ochronna bezpośrednich ujęć wody wynosi 10 m.

Zarzut w stosunku do przedstawionego projektu:

- brak wiedzy po stronie przedstawicieli projektanta/GDDiA o położeniu ujęć wody (lub ignorowanie wniosków z tej wiedzy płynących),
- wskazywanie na bezpieczeństwo wody ze względu na odległość od ujęć pośrednich, przy pomijaniu znacznie mniejszej odległości od ujęć bezpośrednich,
- uznanie, iż skoro prawo określa strefę ochronną ujęć bezpośrednich jako 10 m, to tuż za tą strefą można zlokalizować inwestycję znacznie przekraczającą standardową uciążliwość dla środowiska i stanowiącą potężne ryzyko dla czystości wody;
- budowa obwodnicy w planowanych wariantach spowoduje zatrucie wód podskórnych i gruntowych – z powodu szybkiego wnikania w głębię aktywnych cząstek emisji zanieczyszczeń: trującego tlenu azotu, rakotwórczego benzenu, środków chemicznych do odlodzenia i odśnieżania, pyłu zawieszzonego spadającego w postaci kwaśnych deszczy, smogów fotochemicznych, co doprowadzi do zatrucia wód podziemnych w wyniku przenikania w ziemię bardzo aktywnych nanocząstek związków węgla, między innymi węglowodorów aromatycznych, które bardzo dobrze rozpuszczają się w wodzie; obecność tych związków zdyskwalifikuje wodę jako pitną;

wskazują na to, iż proponowane warianty, zwłaszcza wariant zielony, zostały przygotowane z kompletnym pominięciem aspektu ochrony zaopatrzenia w wodę dla Sulejówka.

Obecny na spotkaniu przedstawiciel GDDiA na pytanie dlaczego spośród wariantów rozważanych w poprzednim postępowaniu, wybrano dwa obecnie proponowane, wskazał, iż warianty te przewiduje studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego dla Warszawy. Na pytanie czy przewiduje je również analogiczne studium dla Sulejówka, odparł, że w związku z tzw. specustawą GDDiA nie jest związana postanowieniami dokumentów planistycznych.

Zarzut w stosunku do przedstawionego projektu:

- proponowane warianty NIE uwzględniają dokumentów planistycznych, ale powołują się na nie dla zaciemnienia stanu faktycznego;
- według dokumentów planistycznych przewidywany od dziesięcioleci projekt drogi miał zblizony przebieg do obecnie proponowanego wariantu czerwonego; tymczasem projektant lansuje obecnie wariant zielony jako najtańszy, a lansowanie to znalazło wyraz również w manipulacyjnym oznaczeniu obu wariantów (zielony – jak zielone światło, przyjazny środowisku, czerwony – jak światło czerwone, oznaczenie niebezpieczeństwa);
- nawet jeśli obecnie obowiązujące prawo pozwala GDDiA lekceważyć wcześniejsze i obecne dokumenty planistyczne, w przypadku gdy proponuje się lokalizację niezmiernie zblizoną do przedstawianej przez dziesięciolecia w dokumentach planistycznych, elementarne poszanowanie zasady zaufania obywateli do państwa i ochrony działających w dobrej wierze, nakazuje, aby przede wszystkim uwzględniony był interes tych, którzy nabywali nieruchomości w oddaleniu od planowanego przebiegu drogi przed tymi, którzy podjęli ryzyko nabycia nieruchomości w pobliżu planowanej drogi;
- brak jest (i na spotkaniu GDDiA nie było w stanie ich wskazać) jakichkolwiek przesłanek, dla których rozważane mogą być jedynie warianty biegnące de facto przez miasto; fakt, że taki przebieg

PK

planowany był 30-40 lat wcześniej, kiedy to miejsce planowanej drogi znajdowało się w ZNACZNEJ odległości od miasta, nie oznacza, iż projektów nie można zmienić (jak sama nazwa wskazuje obwodnica powinna znajdować się POZA miastem, a nie w jego środku); rażącym lekceważeniem mieszkańców jest nieuwzględnienie proponowanego w poprzednim postępowaniu wariantu tzw. „samorządowego”, który w znacznej mierze biegnie przez poligon gospodarowany i zanieczyszczany przez dziesięciolecia przez wojska radzieckie; a na kpinę zakrawa uzasadnienie, iż wariant samorządowy nie może być rozpatrywany, gdyż nie było go i nie ma go w dokumentach planistycznych, podczas, gdy równocześnie lansuje się wariant zielony, którego również w dokumentach planistycznych nie było i nie ma;

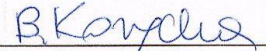
- skandalem jest, iż GDDiA wydaje publiczne pieniądze na sporządzenie projektów, które są powtórzeniem projektów uprzednio sporządzonych, które w toku postępowań administracyjnych zostały negatywnie zweryfikowane.

WNIOSKI:

Ze względów przedstawionych powyżej wnioskuję o odrzucenie obydwu proponowanych rozwiązań i ponowne sporządzenie projektu z uwzględnieniem jako jednego z wariantów wariantu określonego w poprzednim postępowaniu jako „samorządowy”

ewentualnie:

o odrzucenie projektu oznaczonego jako „zielony” z uwagi na zagrożenie dla zaopatrzenia Sulejówka w wodę oraz z uwagi na ochronę osób działających w zaufaniu do państwowych dokumentów planistycznych.


Beata Kórycka

(5)

J/HRM/PI 384/02/2013

6s

**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko*: prof. dr. hab. Maria Łebkowska

Adres zamieszkania*:

Numer działki: Polski Klub Ekologiczny, Koło w Sulejówku

Treść wniosku:

Od kilkunastu lat Polski Klub Ekologiczny Koło Sulejówek działa na rzecz ochrony źródeł wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi, zlokalizowanych w rejonie Szkopówki GZW 222 (gdzie występuje wyjątkowo dobrej jakości woda).

Teren ten charakteryzuje występowanie okien hydrogeologicznych grożących zwiększeniem zanieczyszczeń wód podziemnych zbiornika 222. Sprawa ochrony ujęć dla Sulejówka była przedmiotem merytorycznej dyskusji w czasie spotkań z ekspertami, m.in. z PIG (prof. B. Paczyński, A. Dragowski, A. Szczepański). Powstały opracowania naukowe i branżowe:

- **Projekt Strefy Ochronnej Ujęcia Wody dla Sulejówka z dn.20.05.1994r** opracowany przez Hydroprojekt Warszawa ul. Dubois 9.
- **Analiza Hydrogeologiczna dotycząca możliwości rozbudowy ujęcia komunalnego w Sulejówku w kierunku zachodnim** opracowana przez GEOSYSTEM Wiesław Opęchowski z października 2005r.
- **Ocena wzrostu emisji wybranych zanieczyszczeń organicznych przez pojazdy w związku z planowaną budową odcinka drogi ekspresowej W2 (Wesoła – Sulejówek)** opracowanie prof. dr hab. Maria Łebkowska, Wydz. Inżynierii Środowiska, P.W., z dn.20.10.2005r.
- **Uwagi do raportu o oddziaływaniu na środowisko sporządzonego przez firmę Profil dla Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – O/Warszawa** opracowane przez prof. dr hab. Marię Łebkowską oraz mgr inż. Stefana Malesińskiego – hydrogeologa.
- **Opinia o przebiegu wschodniej obwodnicy Warszawy od węzła „Marki” do węzła „Zakręt” wg. wariantu W 2** opracowana przez prof. dr hab. Marię Łebkowską i Dyrektora Instytutu Systemów Inżynierii Środowiska dr Tomasza Słomczyńskiego z dn.14.05.2007r.
- **Opinia o raporcie o oddziaływaniu na środowisko – budowa wschodniej obwodnicy Warszawy** opracowana przez dr inż. Z. Karaczuna z Kat. Ochrony Środowiska SGGW z dn. 11.01.2006
- **Ocena projektów przebiegu wschodniej obwodnicy Warszawy przez teren dzielnicy Wesoła i oddziaływanie proponowanych wariantów na stosunki wodne**- opracowanie prof. dr hab. inż. Andrzeja Szczepańskiego, Zakład Hydrogeologii i Geologii Inżynierskiej AGH- Kraków, z dn. 20.08.2007.

Z powyższych opracowań wynika, że przebieg wschodniej obwodnicy zgodnie z przedstawionym wariantem (nazwanym 8) stanowi zagrożenie dla wód. Uniemożliwi budowę nowych studni planowanych na terenie Szkopówki w związku z rozbudową miasta.

Zwracamy się z propozycją rozważenia innego, nowego przebiegu obwodnicy wschodniej z pominięciem terenu Sulejówka i Wesołej.

Data*

..... 22.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

..... Łebkowska

*dane obowiązkowe

J/km/p/347/02/2013

75

Spotkanie informacyjne dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko* Dorota Szalinska

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku

Zdecydowanie odrucam zaproponowane warianty realizacji wschodniej obwodnicy Warszawy tj. wariant zielony, ale także czerwony. Obydwa warianty przebiega zbyt blisko najbliższej części Sulejowska i oraz zabudowa w tym miejscu. Potrzebę budowy obwodnicy rozumiem i popieram, jej budowę dlatego proszę zaproponować inne alternatywne warianty przebiegające np. przez poligon, porzucając małe pole, które drogą S-17 i S-8 obkolekujemy przez węzeł AKRET przesuwać tego o ok. 4 km w kierunku wschodnim! My mieszkańcy Sulejowa czekamy na nową koncepcję, która uchwałą naszego użytecznego miasta, i spodziewamy się memoriałów, porównań i konsultacji społecznych.

Data* 21.02.2013r.

Czytelny podpis wnioskodawcy Dorota Szalinska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o. Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa Fax. (22) 564 06 01 Email: warsaw@jacobs.com

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko*... STEFAN MALEŚCINSKI.....

Adres zamieszkania*.....

Numer działki.....

Treść wniosku

ZANIECZAĆ... ROZKATRYWANIA WARIANTÓW 3,4,6 i 7 NA ODCINKU KONCOWYM (SU-
LEJCIEWICKIM) OZNAKOWANIM KOLORAMI ZIEŁONYM.....
UZASADNIENIE... BRAK ANALIZY HYDROGEOLOGICZNEJ OBSZARU GZWP-22 NIE...
POZNAŁA NWA NIARYSOWANIE W PEŁNI UDOKUMENTOWANE ODRZUCENIE PROPOZYCJI
PRZEBIEGU DROGI EKSPRESOWEJ S-17 J.W. REALIZACJA TER. INWESTYCJI Z PENO-
SIA... SPRAWDZENIE.....
... WZKŁAD... SKAŻENIA WÓD PODZIEMNYCH W SZCZEGÓLNOŚCI O... TAKIE ZWIĄZKI... FAKT
TOWAR. M.R.2... ZE SPRAWNAMI ROZKŁAD. MECHANICZNYM... JAKI... ITALANY, ROKSANY...
... K... BENZAP. BENZ. I... ANIANY, FENOLEN, S... S... METALE CIĘŻKIE... ZAGROZENIE...
... ZAMIEK... NYSIE... POLANNA OKNA... HEDRA... G... NA ZMIENIEJ...
... OBSZARU... ZAS... U... WODNYCH... (SZK...)
... ZARZUCENIE... PLANÓW... U... WODNYCH... W... ZACI...
... W... BEZP... S... DROGI EKSPRESOWEJ... ALTERNATYWY...
... FORA... DALSZĄ... WŁOŚCIĄ... ZASOBÓW...
... WÓD... NA CO... G... G... (O...
... Z... NA... Z... PRZ... PRZESTOJE...
DROGA... S-17... PRZ... TEREN... PRZYJĘTYM...
Data*

Czytelny podpis wnioskodawcy

16. lutego 2013 r.

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

(8)

WPEŁNIŁO

Spotkanie informacyjne

dla zadania: „Określenie przebiegu projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu DK nr 17 na parametrach drogi ekspresowej na odcinku węzeł „Drewnica” (z węzłem) na drodze S-8 – węzeł „Zakręt” (bez węzła) na drodze nr 2”.

WNIOSEK

Imię i nazwisko* *Kotłowski - Rafał*

Adres Zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku:

Stanowczo sprzeciwiam się realizacji przedmiotowej inwestycji wg wariantów oznaczonych numerami 3, 4, 6 i 7 (zgodnie z planem orientacyjnym firmy JACOBS nr rys. D-01 styczeń 2013 r.) na odcinku przebiegającym od węzła „Zakręt” wzdłuż ulicy Niemcewicza do węzła „Rembertów”.

Uzasadnienie:

Przebieg WOW na ww. odcinku pokrywa się z analizowanym kilka lat temu wariantem W-2, który nigdy nie uzyskał akceptacji społecznej, a w analizie wielokryterialnej, został oceniony gorzej od wariantów alternatywnych, w tym budzącego również liczne sprzeciwy, wariantu W11A, pokrywającego się z przebiegiem obecnie rozważanych wariantów nr 1, 2, 5 i 8.

Proponowane rozwiązania techniczne ww. wariantu polegające na wyniesieniu drogi S-17 na estakadę ponad ulicą I Praskiego Pułku zamiast planowanego wcześniej prowadzenia jej w wykopie i w tunelu drastycznie zwiększą poziom hałasu w kilkuset budynkach mieszkalnych zlokalizowanych w osiedlach Groszówka, Centrum, Wola Grzybowska, ul. Godebskiego oraz w osiedlu Szkopówka na terenie miasta Sulejówek, jak również w położonym obok proponowanej trasy szpitalu. Ponieważ w zakresie zabudowy mieszkalnej narażonej na hałas i konieczności budowy ekranów akustycznych omawiany wariant był oceniany uprzednio niżej lub na równi z alternatywnymi wariantami, obecnie proponowane rozwiązania całkowicie ten wariant dyskwalifikują.

Wariant ten jest najgorszym z możliwych w zakresie wpływu na ujęcia komunalne wody dla Wesolej (ujęcie w os. Centrum) i Sulejówka (ujęcie i strefa ochrony wód na Szkopówce).

Wariant ten jest niezgodny z planami zagospodarowania przestrzennego.

Rezygnacja z węzła komunikacyjnego „Wesoła” na skrzyżowaniu z ul. I Praskiego Pułku nie tylko nie rozwiąże problemów komunikacyjnych mieszkańców Wesolej, ale spowoduje dodatkowe obciążenie ruchem ulic I Praskiego Pułku i Okuniewskiej w rejonie przejazdu kolejowego, przez potok pojazdów dojeżdżających do węzła „Rembertów”. Ulice te już obecnie są w godzinach szczytu przeciążone.

Data*

Czytelny podpis wnioskodawcy

25.02.2013

Moriniho - Rafał

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania.

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna. Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

J/F/45/02/2013

135

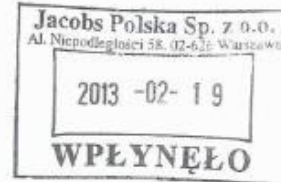
**Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”**

Imię i nazwisko Krzysztof Bielicki

Adres zamieszkania :

Numer działki :

Treść wniosku



1) Nie zgadzam się na przebieg drogi S-17 przez Wesołą i Sulejówkę w żadnym z przedstawionych na zebraniu 18. 02. 2013 r. wariantów (zielony i czerwony)

2) Uzasadnienie :

Idea poprowadzenia drogi szybkiego ruchu, o 6 pasach i natężeniu ok. 80 tys. samochodów na dobę, przez środek dzielnicy Wesoła i częściowo przez miasto Sulejówkę uważam za kuriozalną. To jakiś szalony pomysł inwestora. Obecnie na całym świecie dąży się do wyprowadzenia ruchu samochodów poza miasta, poprzez budowanie obwodnic tych miast. W przypadku Wesołej i Sulejówka jest odwrotnie. Tysiące samochodów wprowadza się do miasta. Ta droga to śmierć dla Wesołej i ogromne kłopoty dla Sulejówka. Chodzi mi przede wszystkim o ujęcia wody pitnej dla miasta Sulejówkę, które znajdują się bardzo blisko planowanej S-17.

3) Żądam przedstawienia takiego wariantu przebiegu trasy S-17, który omijałby Wesołą i Sulejówkę.

Data
19.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy

Krzysztof Bielicki

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć: drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

175

Imię i nazwisko*... ALICJA ENA BANASZCZUK

Adres zamieszkania*..

Numer działki.

Treść wniosku

WNIOSKOWUJE O OPRACOWANIE WARIANTU OMIJAJĄCEGO
DZIECINICĘ WARSZAWA - WESOŁA ORAZ SULEJÓWEK SPEŁNIĄJĄCEGO
ZAKŁADANE CELE I INWESTYCYJNE PIERWSZĄ KONCEPCJĄ DROGI
EKSPRESOWEJ PRZEZ WESOŁĄ POWSTAŁĄ 25 LAT TEMU OD TEGO
CZASU MIESZKANICY WÓDZIE MIASTA NIEKROTNIIE PROTESTOWALI
PRZECIWKO PRZEBIEGOWI TRASY PRZEZ DZIECINICĘ I SULEJÓWEK
GDZIE I B. NIE PODYJĘTA ŻADNYCH KROKÓW ABY ZNALEZĆ
INNE RZĄDZIŁABIANIE SATYSFAKCUJĄCE MIESZKANCÓW
GŁOS. NAZZ. JEST I GŁOSOWANY PRZEZ INWESTORA. DLA NAS
MIESZKANCÓW NIE JEST TO ŻADNA OBYWODNICA TYLKO DROGA
TRANSZYTORNA SZYBKIEGO RUCHU Z ZagrozeniaMI DLA ŚRODOWISKA,
MIESZKANCÓW I ROZHOJU DZIECINICY
ODMOŻDZIC SIĘ DO PRZEDSTAWIENIA WARIANTU PRZEZ FIRMĘ
JACOBS W dn. 18.02.2013r. WNIOSKOWUJE O ODRZUCENIE WARIANTU
ZIEŁONEGO, KTÓRY ZANIE BYŁ ODRZUCANY ZA GRABIA
WJĘCIEM WODY INGERUJE W PLANOWANY OBSZAR ROZBUDOWY
WJĘC WODY NA SIŁOWNICĘ ZA GRABIA. W SZYSTKIM
MIESZKANCOM NISZCZĄC PRZYRODĘ, A SZCZEGÓLWIE
ZBIORNIK WODY.

Data*
24.02.2013r.

Czytelny podpis wnioskodawcy
Alicja Banaszczuk

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 554 06 01
Email: warsaw@jacobs.com

17/22/02/2013
Jacobs Polska Sp. z o.o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

WPLYNEŁO

Imię i nazwisko* ANDRZEJ SOTA

Adres zamieszkania*

Numer działki

Treść wniosku
PO ZAPOZNAWIU SIĘ Z PROJEKTEM, WNIOŚNIUJĘ
ŻEBY METRYCZNE OD WYBORU WARIANTU ("ZIEŁONY"
LUB "CZERWONY") PRZEBIEGU, DROGE EKSPRESOWEJ S-17
NA ODCINKU OD WĘZLA "ZAKRĘT" DO OSIEDLA
NESOLEA - ZIEŁONA UMIEŚCIĆ W WYKOPIE
O GŁĘBOKOŚCI OKOŁO 4-5 M, A ZAMIAST
EKRAMÓW AKUSTYCZNYCH, BRZEGI WYKOPIA
TODNIEŚĆ NAREEM ZIEMNYM LUB MUROWANYM
OD 2-3 M. DODAM IŻ PRZED ROZ WYKOP
MIEJSAŁEM W POBLIKU OSIEDLA SMOLEJ AUTOSTRADY
W USA, WYKONANEJ W PODOBNEJ TECHNOLOGII
I NIE Z NERWNOŚĆ DOŚWIADZENIA, ŻE UCIĄŻLIWOŚĆ
AUTOSTRADY JEST W TEN SPOSOB BARDZO OGRANICZONA.

Data*
23.02.2013

Czytelny podpis wnioskodawcy
Andrzej Sota

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polski Sp. z o. o.
Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
Fax. (22) 564 05 01
Email: warsaw@jacobs.com

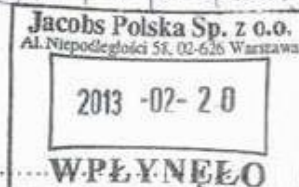
10.

Spotkanie informacyjne
dla zadania budowa drogi ekspresowej S-17, Wschodniej Obwodnicy
Warszawy na odcinku węzeł „Drewnica” - węzeł „Zakręt”

Imię i nazwisko **Teresa Starczewska**

Adres zamieszkania

Numer działki.....



Treść wniosku

Obwodnica Warszawy, która w fazie projektu już biegnie w granicach miasta Warszawy nigdy nie spełni oczekiwań. W niedalekiej przyszłości może stać się tylko problemem dla rozwijającej się stolicy. Tereny zaproponowane na budowę drogi ekspresowej S-17 są już Warszawą lub w najbliższym czasie zostaną wchłonięte przez rozrastającą się potężną aglomerację. Dlaczego tak często brakuje na etapie projektu perspektywicznego myślenia?? Dużo słabiej rozwinięte kraje od Polski budują obwodnice swoich stolic z głową a nie tylko taniej. Proponowane dwie wersje przebiegu drogi ekspresowej S-17 nie są do przyjęcia. W obydwu przypadkach powodują duże zagrożenie dla środowiska, które zamieszkują mieszkańcy tej okolicy. Znajduje się tutaj ujęcia wody dla całego miasta Sulejówek!!! Poświęcenie pięknych, zielonych terenów warszawskich i podwarszawskich, na budowę drogi ekspresowej, gdy po drugiej stronie torów kolejowych ciągnie się szeroki pas byłego poligonu wojskowego jest fatalną pomyłką. Dzisiaj po poligonie jeżdżą quady i motocykle krosowe. Zróbcie Wschodnią Obwodnicę Warszawy z perspektywą, na lata, przez poligon a nie przez Sulejówek i Warszawę!!! Nadrzednym celem w pracy projektanta niech będzie człowiek.

Data*

19.02.2013r.

Czytelny podpis wnioskodawcy

Teresa Starczewska

*dane obowiązkowe

Wzór wniosku jest obowiązujący dla przedmiotowego zadania

Jedyną dopuszczalną formą złożenia wniosku jest forma pisemna.

Wniosek powinien być wypisany komputerowo, na maszynie do pisania (czytelną czcionką) lub odręcznie (DRUKOWANYMI LITERAMI).

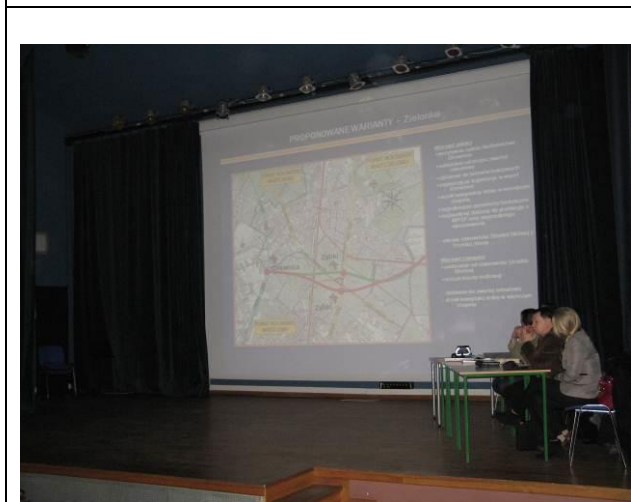
Wniosek można złożyć drogą pocztową, faksową lub mailową (w postaci skanu) na poniższy adres:

Jacobs Polska Sp. z o. o.
 Al. Niepodległości 58, 02-626 Warszawa
 Fax: (22) 564 06 01
 Email: warsaw@jacobs.com

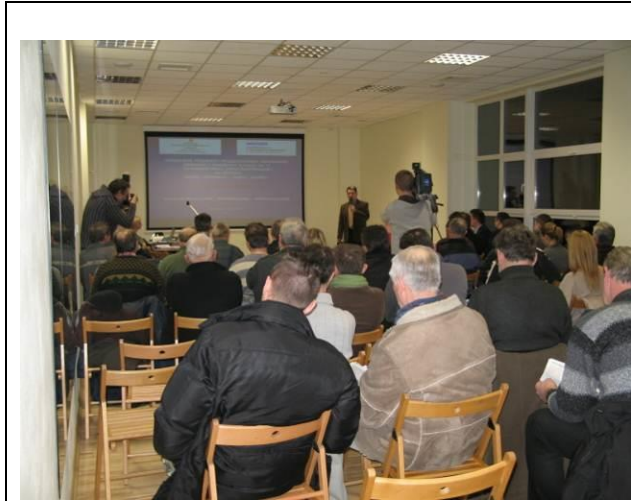
WARSZAWA-REMBERTÓW 11 lutego 2013 r.



ZIELONKA 12 lutego 2013 r.



ZĄBKI 13 lutego 2013 r.



WARSZAWA-WESOŁA 14 lutego 2013 r.



SULEJÓWEK 18 lutego 2013 r.

