


WOJEWODA MAZOWIECKI
WŚR.I.EM/6613/1/53/05

 Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
 Oddział w Warszawie

Wpłynęło do rejestru pod Nr ...10889

WRZ. 12

 14.09.06
 B-141

 B + B.13 + B.130
 TRANSA
 Dnia
 Oponi
 Pomiędzy
 odczyn
 ul. Piłsudskiego
 00292

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

Warszawa, 31 .08.2006 r.

Na podstawie art. 104 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego / Dz.U. 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z ze zmianami/, art. 46 ust. 1 pkt. 1, art. 48 ust.2 pkt 1 ustawy Prawo ochrony środowiska /Dz.U. z 2006 r. Nr 62, poz. 627 ze zmian./

po rozpatrzeniu

wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa z 25 października 2005 r. znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/106/2005 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie do ul. Piłsudskiego w Markach

OKREŚLAM
I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na dostosowaniu Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku: Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie – ul. Piłsudskiego w Markach.

II. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji

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

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

1. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy:

- 1) zaplecze budowlane zlokalizować poza granicami istniejących i projektowanych obszarów chronionych oraz z dala od terenów zabudowy mieszkaniowej;
- 2) zorganizować plac budowy i jego zaplecze z uwzględnieniem zasad minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac przeprowadzić rekultywację;
- 3) ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów;
- 4) roboty związane z przebudową mostu prowadzić poza okresem lęgowym ptaków tj. od 16 października do końca lutego, a w trakcie sezonu lęgowego **wyłącznie** po uprzednim uzyskaniu zgody Ministra Środowiska na płoszenie ptaków objętych ochroną gatunkową ścisłą w celu niedopuszczenia do założenia gniazd w miejscu lokalizacji i prowadzenia prac budowlanych;
- 5) prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00);

2. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. uzupełnienie strat w zieleni poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów, z uwzględnieniem w doborze gatunków rodzimych (zwłaszcza na obszarach chronionych) a także gatunków odpornych na zanieczyszczenia, wymagających minimalnej pielęgnacji, dobrze znoszących suszę;
2. zastosowanie na całym przebiegu drogi środków ochrony akustycznej, zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem, Należy przyjąć wszelkie zalecenia wynikające z uzupełnionego raportu oddziaływania na środowisko;
3. dla części trasy na odcinku w pobliżu ul. Mickiewicza, Tyłżyckiej (wysoka zabudowa po lewej stronie Wisły) oraz po prawej stronie Wisły odcinek między ul. Wysockiego i Łabiszyńskiej należy zastosować ekrany akustyczne w formie „połowy tuneli”. Zwraca się uwagę zgodnie z sugestią zawartą w aneksie nr 2 do raportu, że zastosowanie ww. ekranów wymaga bardzo wnikliwej analizy akustycznej i indywidualnego doboru;
4. zastosowanie urządzeń do podczyszczania wód opadowych z odcinka drogi między Kanałem Bródnowskim a miejscowością Marki, odprowadzanych do otwartych rowów przydrożnych;

3. Na etapie organizacji ruchu:

- 1) wprowadzić ograniczenia dotyczące obniżenia prędkości samochodów do 50-55 km/h z zastosowaniem fotoradarów na jezdniach bocznych w stosunku do trasy i jezdniach rozprowadzających ruch;
- 2) rozważenie możliwości wydzielenia pasów dla autobusów komunikacji miejskiej, oraz przesunięcia zatok i przystanków komunikacji miejskiej tak, aby zminimalizować czas dojścia pieszego.

IV. **Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej** w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, ochrony środowiska gruntowo-wodnego oraz zachowania nowych nasadzeń, po upływie jednego roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W ocenie porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomów hałasu analizując je w porównaniu z wielkościami poziomu hałasu obliczeniowymi w raporcie. W przypadku gdyby pomierzone wartości przekraczały dopuszczalne poziomy hałasu należałoby przeanalizować możliwość zastosowania indywidualnych zabezpieczeń akustycznych. Celem wykonania analizy porealizacyjnej będzie ustalenie ewentualnych podstaw do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

UZASADNIENIE

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Warszawie pismem z 25.10.2005 r. znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/106/2005 zwróciła się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od Al. Prymasa Tysiąclecia do ul. Piłsudskiego w Markach.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt.2 ustawy Prawo ochrony środowiska Wojewoda Mazowiecki pismem z 09.12.2005 roku znak WŚR-I-6613/1/53/05 zwrócił się do Ministra Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia. Minister Środowiska postanowieniem z 15.02.2006 r. znak DIOŚ-12857/2006/kt uzgodnił realizację przedsięwzięcia według Wariantu I i określił jej warunki. Warunki te uwzględniono w całości w niniejszej decyzji

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt. 2 wyżej przywołanej ustawy Wojewoda Mazowiecki uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie- postanowienie ZNS.713-912-421/06.EG z 30.05.2006 r. z określonymi

środowiskowymi uwarunkowaniami. Uwarunkowania te zostały uwzględnione w niniejszej decyzji, a przy ich zachowaniu przedsięwzięcie w trakcie i po jego realizacji zapewni ochronę zdrowia ludzkiego.

W trakcie postępowania zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie do ul. Piłsudskiego w Markach przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz jego dwa aneksy;
- wniesione przez społeczeństwo wnioski i uwagi.

Powyższe dokumenty były podstawą do oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia polegającego na dostosowaniu Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie do ul. Piłsudskiego w Markach na środowisko. Należy podkreślić, że Inwestor, wnioskował o wydanie decyzji na realizację wariantu najkorzystniejszego dla środowiska, oraz zapewniającego ochronę zdrowia ludzkiego przed wpływem szkodliwości i uciążliwości środowiskowych tj. Wariant I. Analizowano trzy warianty realizacyjne dla przedsięwzięcia oraz wariant O. Wariant wybrany do dalszego projektowania jest wariantem najkorzystniejszym, co stwierdzono na podstawie przeprowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania tegoż przedsięwzięcia na środowisko.

Przedmiotowa inwestycja dotyczy odcinka drogi o długości 12 km, z czego 4,4 km stanowi odcinek lewobrzeżny, 0,6 km most gen. St. Grota Roweckiego i 7,0 km odcinek prawobrzeżny. Trasa przebiega głównie przez tereny zurbanizowane tj.: przez osiedla mieszkaniowe, tereny przemysłowe, kolejowe i usługowo-handlowe. Wzdłuż całej trasy znajduje się 8 węzłów komunikacyjnych. Na długości 600 m przebiega przez obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000- Dolina Środkowej Wisły (PLB 140004), projektowany specjalny obszar ochrony siedlisk Natura 2000- Wisła Środkowa oraz przez Warszawski Obszar Chronionego Krajobrazu (na długości 1300 m). W rejonie węzła „Broniewskiego” na długości 250 m sąsiaduje z Zespołem Przyrodniczo- Krajobrazowym Olszyna. W odległości 800 m od trasy znajduje się rezerwat „Las Bielański”. Do analizowanej drogi przylegają parki miejskie: Park Kaskada, Park Kępa Potocka, Park Leśny Bródno. Ponadto w rejonie inwestycji zidentyfikowano siedlisko o znaczeniu priorytetowym- lasy łąkowe i nadrzeczne zarośla wierzbowe (kod 91EO). Natomiast w bezpośrednim sąsiedztwie mostu, na obu brzegach Wisły, biotopy są silnie zdegradowane, o znikomej wartości przyrodniczej.

W stanie istniejącym Trasa Armii Krajowej nie spełnia wymogów drogi ekspresowej, co powoduje duże utrudnienia ruchu tj. zmniejszanie się przepustowości przy jednoczesnym narastającym natężeniu ruchu pojazdów. Zaniechanie realizacji przedsięwzięcia spowoduje, że nie zostaną uzupełnione braki związane z ochroną warunków życia i zdrowia ludzi- dotyczy to zwłaszcza ekranów akustycznych i rozwiązań technicznych i technologicznych mających na celu ochronę środowiska wodnego w związku z funkcjonowaniem przedmiotowej drogi.

W raporcie o oddziaływaniu na środowisko przeprowadzono analizy i wykazano oddziaływania i potencjalne zagrożenia środowiska związane z realizacją i eksploatacją przedsięwzięcia. Pozwoliło to na określenie niezbędnych sposobów zapobiegawczych i minimalizujących potencjalne negatywne oddziaływania oraz na zdefiniowanie warunków realizacji oraz eksploatacji przedsięwzięcia, które mają zapewnić ochronę środowiska przed ewentualnymi negatywnymi wpływami przedsięwzięcia.

Wybrany przez projektantów Wariant I inwestycji, przestrzeganie wymogów określonych w raporcie oraz nałożone niniejszą decyzją warunki (pkt. III.1.1-5, III.2.1,4) zagwarantują, że inwestycja nie wpłynie negatywnie na stan siedlisk przyrodniczych, w tym na stan siedlisk o znaczeniu priorytetowym, oraz na stan siedlisk gatunków roślin i zwierząt.

W trakcie postępowania Inwestor uzupełnił raport (aneks do raportu nr 1 i 2) w zakresie wyeliminowania negatywnego oddziaływania hałasu poprzez zastosowanie rozwiązań zabezpieczających środowisko w tym zdrowie ludzi. W tym też zakresie na etapie projektu budowlanego decyzja wprowadza warunki: pkt.III.2.2-3.

Organ prowadzący postępowanie zapewnił udział w nim społeczeństwa. W trakcie toczącego się postępowania administracyjnego odbyła się 2.06.2006 r w ramach procedury konsultacji społecznych otwarta rozprawa administracyjna dla społeczeństwa (zawiadomienie o rozprawie z 12.05.2006 r.) oraz zostały złożone wnioski i uwagi przez:

1. 16 osób fizycznych : p. Filip Kołodziejczyk- pismo z 4.07.2006 r., p. Wojciech Szymalski- pismo z 3.07.2006 r., p. Marek J. Łaska- pismo z 3.07.2006 r.,p. Ireneusz Stefani- pismo z 3.07.2006 r.,p. Maciej Sulmicki- pismo z 7.07.2006 r., p. Joanna Woszczyńska- pismo z 6.07.2006 r., p. Marcin Jackowski- pismo z 10.07.2006 r., p. Hubert Pollak- pismo z 04.07.2006r., p. Krzysztof Wilk- pismo z 10.07.2006 r.,p. Mariusz Borowiec- pismo z 10.07.2006 r., p. Zuzanna Iskierka – pismo z 07.07.2006, p. Maciej Sobański- pismo z 9.07.2006 r., p. Agata Kozłowska- Szczerba- pismo z 9.07.2006 r., p.Kamila Kroczyńska-

pismo z 10.07.2006 r., p. Leszek Kur- pismo z 10.07.2006 r. ,p. Wiktor Nowotka- pismo z 17.07.2006 r. ;

2. Przewodniczącego Rady Dzielnicy Białołęka m. st. Warszawy(pismo z 7.07.2006 r.);
3. Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji SISKOM (pismo z 6.07.2006 r.) ;
4. Polski Związek Działkowców Zarząd Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Malborska”(dwa pisma z 10.07.2006 r.);
5. Stowarzyszenie Zielone Mazowsze (pisma z 30.06.2006 r. i z 10.07.2006 r.).

Wymienione w pkt 1, 2, 3, 4 podmioty **nie były stronami w postępowaniu ani nie zostały dopuszczone na prawach strony**. Wnosiły one o uwzględnienie w projekcie budowlanym dróg dla rowerów na całej długości modernizowanego odcinka. Wnioski te nie zostały uwzględnione w decyzji, ze względu na to, że wykraczały one poza zakres decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, która określa warunki projektowe i realizacyjne inwestycji w aspekcie ochrony środowiska jakie mają zostać uwzględnione w projekcie budowlanym w celu dotrzymania standardów środowiska oraz gwarantujących ochronę zdrowia ludzi. Należy podkreślić, że poruszają one bardzo istotny problem związany pośrednio z funkcjonowaniem drogi. Zaprojektowanie i realizacja ścieżek rowerowych może być przedmiotem odrębnego postępowania, które nie wymaga procedury ocen oddziaływania na środowisko i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia w zakresie ścieżek rowerowych. Sam fakt, że organ nie wprowadził obowiązku wykonania ścieżek rowerowych w sentencji decyzji nie przekreśla możliwości ich powstania w terminie późniejszym w uzgodnieniu z Zarządcą drogi. Przyjmując takie stanowisko organ kierował się treścią i zakresem wniosku Inwestora. Procedura ocen oddziaływania na środowisko została przeprowadzona w zakresie jaki przedstawił wnioskodawca. Ocenę oddziaływania na środowisko oraz wpływ przedsięwzięcia na zdrowie i życie ludzi oceniono pod kątem realizacji inwestycji. Wykonanie ścieżek nie wiąże się z potrzebą przeprowadzenia procedury oddziaływania na środowisko. Wprowadzenie obowiązku wykonania ścieżek wykraczałoby poza główny przedmiot postępowania a także poza żądanie podmiotu zamierzającego realizować inwestycję.

Należy nadmienić, że odcinek drogi zaplanowany do modernizacji funkcjonuje obecnie w układzie miejskim. Modernizacja umożliwi prowadzenie ruchu drogowego w podziale na ruch tranzytowy i ruch lokalny. Pkt III.3 decyzji odnosi się do organizacji ruchu na drodze w zakresie wprowadzenia ograniczenia prędkości, pasów dla komunikacji miejskiej i przeniesienia zatok i przystanków.

Wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu na prawach strony złożyło jedynie wymienione w pkt. 5 (strona 6) uzasadnienia decyzji Stowarzyszenie Zielone Mazowsze- wniosek z 10.07.2006 r. Stowarzyszenie zostało dopuszczone do postępowania na prawach strony postanowieniem Wojewody Mazowieckiego z 18.07.2006 r. znak WŚR-I-AZ/6631/1/53/06. Wystąpienie Stowarzyszenia bardzo szczegółowo opisuje utrudnienia komunikacji publicznej i rowerowej na odcinku modernizowanej drogi. Spośród wniesionych przez Stowarzyszenie wniosków decyzja uwzględnia najważniejsze warunki zabezpieczające środowiska w zakresie ochrony akustycznej (pkt. III.2.2 i 3, pkt. IV).

Pozostałe wnioski nie zostały uwzględnione. Decyzja środowiskowa nie może bowiem odnosić się do usprawnienia komunikacji miejskiej w aspekcie przejęcia przez komunikację miejską pasażerów podróżujących własnymi samochodami, z uwagi, iż forma podróży pozostaje niestety w gestii osób fizycznych. Tu pomocna jest działalność Stowarzyszenia Zielone Mazowsze, którego celem działania jest między innymi propagowanie idei proekologicznych. Należy pamiętać, że modernizacja drogi przyczyni się co prawda do zwiększenia natężenia ruchu samochodowego, ale jednocześnie zwiększy się jej przepustowość, co z kolei przyczyni się do zmniejszenia stężenia zanieczyszczenia powietrza.

Jak wynika z raportu wariant najkorzystniejszy dla środowiska realizacji inwestycji pokrywa się z wariantem wybranym do dalszego projektowania i jest to Wariant I. Według jego założeń konieczna w aspekcie społecznym przebudowa drogi jest najmniej konfliktowa. Pozwoli ona na zachowanie istniejących podpór mostowych, oryginalnej architektury mostu i jego układu konstrukcyjnego, poprawi jej przepustowość i może być zrealizowana stosunkowo szybko. Przewiduje również najmniejszą z możliwych ingerencję w krajobraz i środowisko. Wariant ten jest zgodny z Konsepcją Biura Planowania Rozwoju Warszawy z 2003 roku.

Wniesiony przez Polski Związek Działkowców Zarząd Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Malborska”- **Związek nie był stroną** w postępowaniu, protest przeciwko rozwiązaniom technicznym zaproponowanym przez Inwestora nie został uwzględniony ze względu na brak możliwości innych rozwiązań technicznych a ponadto dotyczy terenów nie podlegających ochronie zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 29 lipca 2004 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 178, poz. 1841).

Pkt IV sentencji decyzji zobowiązuje Inwestora do wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, ochrony środowiska gruntowo- wodnego oraz zachowania nowych nasadzeń, po upływie jednego roku

od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawienia jej w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Działanie to ma na celu sprawdzenie skuteczności zaprojektowanych działań i środków projektowych w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem, w tym terenów zabudowy mieszkaniowej, oraz w zakresie ochrony środowiska gruntowo- wodnego.

Dostępne informacje pozwalają na stwierdzenie, że planowane przedsięwzięcie realizowane wg. wariantu I, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji, nie powinno w sposób znaczący oddziaływać na środowisko, przy zachowaniu warunków minimalizujących przedstawionych w sentencji decyzji. Dostosowanie istniejącej Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie do ul. Piłsudskiego w Markach nie wywoła negatywnych zmian warunków środowiskowych, w tym przyrodniczych, natomiast wzrost płynności ruchu powinien zmniejszyć jego uciążliwość dla środowiska, w tym dla ludzi.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do decyzji.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Na niniejszą decyzję służy **Stronom** prawo wniesienia odwołania do Ministra Środowiska za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od daty jej doręczenia



Z. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Ewa Stępniewska
Dyrektor
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:

1. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
2. Stowarzyszenie Zielone Mazowsze
ul. Nowogrodzka 46 lok. 6
00-695 Warszawa;
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Transprojekt- Warszawa SP. z o.o
ul. Rydygiera 8 bud. 3A, 01-793 Warszawa;
2. Minister Środowiska
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa;
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie
ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa;
4. SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji
ul. Mroczna 5/23, 01-456 Warszawa;
5. Polski Związek Działkowców Zarząd Rodzinnego Ogrodu Działkowego „Malborska”
ul. Głębocka, 03-287 Warszawa;
6. Przewodniczący Rady Dzielnicy Białołęka m.st. Warszawy
Paweł Stańczyk, ul. Modlińska 197, 03-122 Warszawa;
7. Filip Kołodziejczyk
ul. Lazurowa 6 m 84, 01-315 Warszawa;
8. Wojciech Szymalski
ul. A. Pajdaka 5 m.10, 03-134 Warszawa(Białołęka);
9. Marek J. Łaska
ul. Platynowa 8/60, 00-808 Warszawa;
10. Ireneusz Stefani
ul. Konińska 11/1, 02-495 Warszawa;
11. Maciej Sulmicki
ul. Nowoursynowska 149 A, 02-776 Warszawa;
12. Joanna Woszczyńska
ul. Lidzbarska 42, 03-085 Warszawa;
13. Marcin Jackowski
ul. Podleśna 38 m. 25, 01-673 Warszawa
14. Hubert Pollak
ul. Floriańska 6 lok. 28, 03-707 Warszawa
15. Krzysztof Wilk
Al. Jana Pawła II 26 m 1526, 00-133 Warszawa;
16. Mariusz Borowiec
ul. Siedzibna 43, 03-331 Warszawa;
17. Zuzanna Iskierka
ul. Skoczylasa 15/46, Warszawa;
18. Maciej Sobański
ul. Gęsia 2A, 26-600 Radom;
19. Agata Kozłowska-Szczerba
ul. Marymoncka 61A m 19, 01-802 Warszawa;
20. Kamila Kroczyńska
ul. Synów Pułku 6/35, 01-354 Warszawa;
21. Leszek Kur
ul. Skośna 4 B, 05-126 Nieporęt;
22. Wiktor Nowotka
ul. Jałowcowa 6, 05-501 Piaseczno.

Warszawa, 31 .08.2006 r.

- 2 -

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego 31 sierpnia 2006 roku, znak WŚR.I.EM/6613/1/53/06.

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

„Dostosowanie Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S- 8 na odcinku od Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie do ul. Piłsudskiego w Markach”

Inwestor:

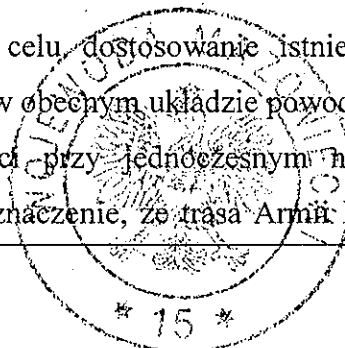
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad
Oddział w Warszawie
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa

I. Lokalizacja i program inwestycji

Planowana inwestycja obejmuje dostosowanie istniejącej Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej S-8 na odcinku od Al. Prymasa Tysiąclecia w Warszawie do ul. Piłsudskiego w Markach. Zgodnie z podziałem administracyjnym droga znajduje się w województwie mazowieckim. Geograficznie obszar ten zlokalizowany jest na Nizinie Środkowopolskiej. Według podziału fizjograficznego (J. Kondracki, 1999 r) przecina: mezoregiony: Równinę Warszawską i Dolinę Środkowej Wisły wchodzące w skład makroregionu Niziny Środkowomazowieckiej. Przedmiotowa inwestycja dotyczy odcinka drogi o długości 12 km, z czego 4,4 km stanowi odcinek lewobrzeżny, 0,6 km most gen. St. Grota Roweckiego i 7,0 km odcinek prawobrzeżny. Trasa przebiega głównie przez tereny zurbanizowane tj.: przez osiedla mieszkaniowe, tereny przemysłowe, kolejowe i usługowo – handlowe. Wzdłuż całej trasy znajduje się 8 węzłów komunikacyjnych opisanych w pkt. IV charakterystyki.

II. Cel i zakładany efekt inwestycji

Projektowana inwestycja ma na celu dostosowanie istniejącej Trasy Armii Krajowej do parametrów drogi ekspresowej. Droga w obecnym układzie powoduje duże utrudnienia w ruchu- znaczne zmniejszenie się przepustowości przy jednoczesnym narastającym natężeniu ruchu pojazdów. Przebudowa ma tym większe znaczenie, że trasa Armii Krajowej została umieszczona



- - ilość pasów ruchu 3 x3,0 m
- brak opaski wewnętrznej i zewnętrznej

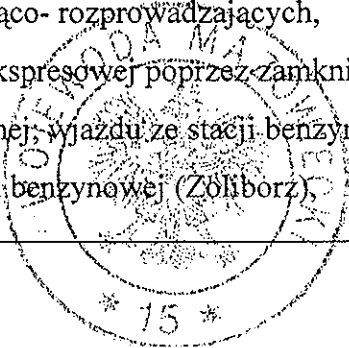
(jezdnie zbierająco-rozprowadzające poza mostem włączone do skrzyżowań z sygnalizacją świetlną mają dodane pasy ruchu na wlotach lub zatoki dla autobusów na wylotach.

W związku koniecznością osiągnięcia powyższych parametrów przewidziano:

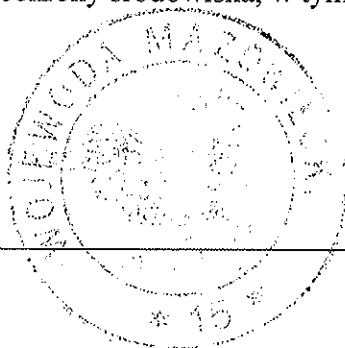
- poszerzenie mostu, oraz dojazdów od strony zachodniej;
- budowę jezdni głównych na wiadukcie w obszarze węzłów Modlińska i Marywilska;
- budowę węzła Łabiszyńska (wiadukt) wraz z przebudową przekroju Trasy pomiędzy węzłem Marywilska a węzłem Łabiszyńska;
- modernizacja węzła Piłsudskiego (budowa północnej jezdni zbierająco-rozprowadzającej, zmiana zasad obsługi zespołów usługowo-handlowych na granicy Marek);
- poprawa parametrów ruchu na Trasie (wydłużenia niektórych włączeń i wyłączeń, poszerzenia jezdni głównych w obszarze przeplatania, poprawy parametrów przekroju poprzecznego wiaduktu nad ulicą Broniewskiego, uzupełnienia opasek na łącznicach, odłączenie niektórych elementów układu lokalnego).

Przedmiotowa inwestycja będzie zatem w szczególności obejmować:

- zmianę szerokości jezdni głównych
- budowę jezdni głównych na odcinku: węzeł Modlińska – węzeł Łabiszyńska
- połączenie istniejących i projektowanych węzłów na Trasie AK w następujące zespoły:
- zespół węzłów: Powązkowska – Broniewskiego – Marymoncka,
- zespół węzłów: Wisłostrada – Modlińska – Marywilska – Łabiszyńska,
- zespół węzłów: Nowo-Wincentego – Ikea - Piłsudskiego
- budowę w węźle Marymoncka łącznicy z północy na zachód
- przebudowę pasów włączenia łącznic wjazdowych w kierunku na zachód i w kierunku na północ w węźle Modlińska
- budowę węzła Łabiszyńska
- przebudowę węzła Nowo-Wincentego (strona południowa)
- przebudowę węzła Piłsudskiego (umożliwiająca przedłużenie Trasy AK na wschód)
- budowę i przebudowę jezdni zbierająco- rozprawdzających,
- ograniczenie dostępności do drogi ekspresowej poprzez zamknięcie wjazdu/zjazdu
- z ulic: Literackiej, Gąbińskiej, Ogólnej; wjazdu ze stacji benzynowej NESTE (Bielany),
- z łącznicy węzła Marymont do stacji benzynowej (Zoliborz),



- do szkoły publicznej przy ul. Toruńskiej (Białoleka)
- ul. Hieronima (Targówek),
- zjazdu publicznego do centrum handlowego IKEA (Marki)
- przebudowę skrzyżowań ul. Słowackiego z ul. Włociańską oraz skrzyżowania ul. Żelazowskiej z ul. Włociańską.
- budowę dojazdu do stacji benzynowej NESTE od strony ul. Mickiewicza,
- przebudowę odcinka ul. Ogólnej,
- przebudowę dojazdów do zespołu handlowego Auchan
- przebudowę odcinka ul. Hieronima,
- budowę dojazdu do szkoły publicznej przy ul. Toruńskiej (strona północna Trasy)
- przebudowę odcinka ul. Artyleryjskiej,
- przebudowę odcinka ul. Toruńskiej (strona południowa Trasy)
- przebudowę odcinka ul. Ostródzkiej (strona południowa Trasy)
- przebudowę odcinka ul. Bogoriów
- przebudowę wjazdu/wyjazdu ul. Krasnobrodzkiej
- przebudowę obiektów inżynierskich w ciągu jezdni głównych
- budowę obiektów inżynierskich w ciągu jezdni głównych
- budowę i przebudowa łącznic w węzłach
- budowę murów oporowych
- budowę przepustów na ciekach wodnych, rowach przydrożnych.
- budowa i przebudowa urządzeń do oczyszczania wód opadowych,
- przebudowę i budowę oświetlenia
- przebudowę sieci telekomunikacyjnej
- przebudowę sieci elektroenergetycznej
- przebudowę sieci gazowej
- przebudowę sieci ciepłowniczej
- przebudowę sieci wodociągowej
- przebudowę kanalizacji
- przebudowę urządzeń melioracyjnych
- budowę (przebudowę) urządzeń ochrony środowiska, w tym ekranów akustycznych.



IV. Informacje o obiektach budowlanych i urządzeniach związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia

1.) Węzły drogowe

Każdy z węzłów realizuje wszystkie relacje ruchu. Część węzłów połączona jest drogami zbiorczo-rozprowadzającymi w zespoły węzłów. W takich przypadkach, aby skorzystać ze skrótu na danym węźle – zjazd z jezdni głównej na jezdnię zbierająco-rozprowadzającą następuje przed węzłem poprzednim. Wynika to z konieczności zachowania odpowiednich odległości pomiędzy wjazdami / wyjazdami na jezdni głównej.

- **Węzeł „Powązkowska”**

Węzeł zlokalizowany na przecięciu Trasy Armii Krajowej z ul. Powązkowską – zapewnia wszystkie relacje ruchowe - pozostaje w obecnej postaci.

- **Węzeł „Broniewskiego”**

Węzeł zlokalizowany na przecięciu Trasy Armii Krajowej z ul. Broniewskiego – zapewnia wszystkie relacje ruchowe - pozostaje w obecnej postaci (korekcie podlega usytuowanie barier ochronnych – przesunięcie na odległość 1 m od skrajnego pasa ruchu).

- **Węzeł „Marymoncka”**

Węzeł zlokalizowany na przecięciu Trasy Armii Krajowej z ul. Marymoncką – dobudowa łącznicy z północy na zachód (z obiektem inżynierskim dla zapewnienia bezkolizyjnego przejścia dla pieszych); węzeł zapewnia wszystkie relacje ruchowe (włączając do współpracy ulicę Żelazowską i Włociańską)

- **Węzeł „Wisłostrada”**

Węzeł zlokalizowany na przecięciu Trasy Armii Krajowej z Wisłostradą – korekta wyjazdu łącznicy na kierunku z zachodu na północ/południe i pasa włączenia do łącznicy do Wisłostrady w kierunku południowym; węzeł zapewnia wszystkie relacje ruchowe

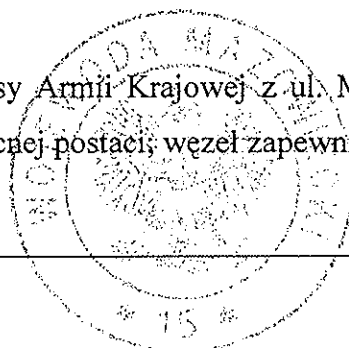
- **Węzeł „Modlińska”**

Węzeł zlokalizowany na przecięciu Trasy Armii Krajowej z ul. Modlińską – dobudowa jezdni głównych, dobudowa pasa włączenia łącznicy na kierunku z południa na zachód do łącznicy z kierunku północ na zachód oraz przebudowa łącznicy w kierunku Tarchomina i układu komunikacyjnego podłączenia obiektu handlowo-usługowego Auchan; węzeł zapewnia wszystkie relacje ruchowe

- **Węzeł „Marywilska”**

Węzeł zlokalizowany na przecięciu Trasy Armii Krajowej z ul. Marywilska – dobudowa jezdni głównych, układ łącznic pozostaje w obecnej postaci; węzeł zapewnia wszystkie relacje ruchowe

- **Węzeł „Łabiszyńska”**



Węzeł zlokalizowany na przecięciu Trasy Armii Krajowej z ul. Łabiszyńską – dobudowa jezdni głównych, układ łącznic pozostaje w obecnej postaci; węzeł zapewnia wszystkie relacje ruchowe

- **Węzeł „Nowo-Wincentego”**

Węzeł zlokalizowany na przecięciu Trasy Armii Krajowej z ul. Głębocką (Nowo-Wincentego): południowa strona drogi głównej - przebudowa łącznicy dwupasowej dwukierunkowej łącznie ze skrzyżowaniem z ul. Głębocką i z drogą zbiorczo-rozprowadzającą, budowa nowej łącznicy jednokierunkowej po zachodniej stronie ul. Głębockiej, likwidacja wjazdu z drogi zbiorczo – rozprowadzającej na jezdnię drogi głównej; węzeł zapewnia wszystkie relacje ruchowe

- **Węzeł „Ikea”** – Wykonywany jest w ramach innego przedsięwzięcia

- **Węzeł „Piłsudskiego”**

Węzeł zlokalizowany na przecięciu Trasy Armii Krajowej z ul. Piłsudskiego – budowa łącznic bezpośrednich i skrzyżowania z sygnalizacją świetlną pod wiaduktami jezdni głównych. likwidacja łącznicy „zawrotki” prowadzącej ruch z centrum handlowo-usługowego M1 w kierunku Centrum; węzeł zapewnia wszystkie relacje ruchowe

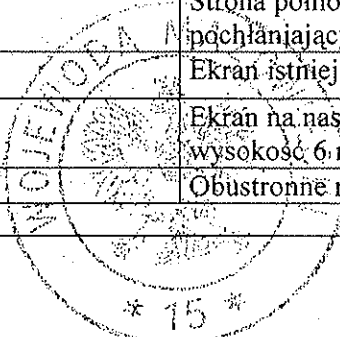
2.) Urządzenia ograniczające uciążliwość drogi na środowisko

Zabezpieczenia klimatu akustycznego

Przy istniejącej drodze – Trasie Armii Krajowej zostały już wcześniej postawione ekrany w ramach innego przedsięwzięcia. Łączna długość ekranów istniejących wynosi blisko 9,5 km. Zastosowano kilka typów ekranów, przy czym dominują ekrany dźwiękochłonne z paneli typu "zielona ściana". Znaczące są także ilości ekranów ceramicznych (z powtarzalnych prefabrykowanych elementów) oraz przezroczystych. Zakres analizowanego przedsięwzięcia pozwoli na wykorzystanie w znacznej mierze istniejących zabezpieczeń akustycznych. Projekt przebudowy Trasy AK wykonany na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia i zaakceptowany przez Ministra Środowiska oraz Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego przewiduje zabezpieczenia akustyczne przedstawione w tabeli poniżej:

Lp	Początek ekranu [km]	Koniec ekranu [km]	Usytuowanie
1.	0+140	-0+020	STRONA POŁUDNIOWA - ZESPÓŁ TRZECH EKRAŃ WYSOKOŚCI 4,5 – ISTNIEJĄ ONE W STANIE AKTUALNYM
2.	0+00 zaginający się w ul. Powązkowską	0+205	Strona południowa, wysokość 8 m, przy łącznicy południowej, ekran pochłaniający.
3.	0+80	0+280	Pomiędzy łącznicą południową a trasą główną, wysokość 6 m, ekran pochłaniający.
4.	0+100	0+550	Ekran pośrodku drogi głównej, wysokość 5 m,

Lp	Początek ekranu [km]	Koniec ekranu [km]	Usytuowanie
			ekran silnie pochłaniający obustronnie.
5.	0+80	0+280	Pomiędzy łącznicą północną a trasą główną, wysokość 6 m , ekran pochłaniający.
6.	0+100	0+600	Strona północna wysokość 8 m, ekran pochłaniający.
7.	0+120	0+500	Strona południowa , wysokość 8 m , ekran pochłaniający
8.	0+470	0+670	Strona południowa , wysokość 8 m , ekran pochłaniający
9.	0+370 0+500	0+500 1+080	H=6m ekran pochłaniający H=5 m ekran odbijający / pochłaniający Ekran po południowej stronie trasy głównej
10.	0+400 0+500	0+500 1+100	H=6m ekran pochłaniający H=5 m ekran odbijający / pochłaniający Ekran po północnej stronie trasy głównej
11.	0+820	1+120	Strona południowa , wysokość 8 m , ekran pochłaniający
12.	1+100	1+300	Strona południowa , wysokość 8 m , ekran pochłaniający, ekran zagina się wzdłuż ul. Żelazowskiej
13.	1+080	2+180	Ekran pośrodku drogi głównej, wysokość 5 m, ekran silnie pochłaniający obustronnie. Ekran częściowo istnieje
14.	1+100	1+300	Pomiędzy łącznicą południową a trasą główną , wysokość 8 m , ekran pochłaniający.
15.	1+080	1+460	Pomiędzy łącznicą północną a trasą główną , wysokość 6 m , ekran pochłaniający – z przerwą na kładkę dla pieszych, rozwiązanie przerwy w ekranie musi zostać specjalnie zaprojektowane
16.	1+170	1+330	Strona północna wysokość 8 m, ekran pochłaniający.
17.	1+340	1+500	Strona północna po łącznicy wysokość 8 m, ekran pochłaniający.
18.	1+630	1+780	Strona południowa wysokość 8 m, ekran pochłaniający.
19.	1+790	1+940	Strona południowa wysokość 6 m, ekran pochłaniający/ odbijający – zagięty wzdłuż ogrodzenia przy ul. Kolektorskiej
20.	1+880	2+100	Strona południowa wysokość 8 m, ekran pochłaniający
21.	2+070	2+480	Strona południowa wysokość 8 m, ekran pochłaniający
22.	2+470	2+490	Istniejące ekrany wzdłuż chodników i schodów – bez zmian
23.	1+600	1+750	Strona północna wysokość 8 m, ekran pochłaniający, zagięty wzdłuż łącznicy
24.	1+700	1+800	Strona północna wysokość 6 m, ekran pochłaniający, zagięty wzdłuż ul Kolektorskiej
25.	1+820	2+300	Strona północna wysokość 6 m, ekran pochłaniający
26.	2+330	2+400	Ekran istniejący - bez zmian
27.	2+400	2+480	Ekran na nasypie wzdłuż ul. Mickiewicza , wysokość 6 m
28.	2+520	3+000	Obustronne rozwiązanie ekranujące z elementów



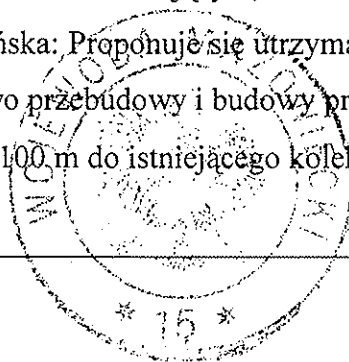
Lp	Początek ekranu [km]	Koniec ekranu [km]	Usytuowanie
			półtunelowych ze specjalnymi rozwiązaniami materiałowymi z akustycznego punktu widzenia. Wstępnie proponowane ściany pionowe z materiału pochłaniającego, "przekrycie" - materiał przezroczysty o wysokiej izolacyjności, na krawędziach tzw. dyfraktor.
29.	3+00	3+100	Strona południowa i północna wysokość 8m, ekran pochłaniający
30.	3+100	3+400	Strona południowa wysokość 5 m, ekran pochłaniający, zginający się wzdłuż łącznicy
31.	3+280	3+350	Strona południowa wysokość 5 m, ekran pochłaniający, zginający się wzdłuż łącznicy
32.	3+100	3+400	Strona północna wysokość 5 m, ekran pochłaniający, zginający się wzdłuż łącznicy
33.	5+410	5+530	Strona południowa wysokość 5 m, ekran pochłaniający,
34.	5+540	5+640	Strona południowa wysokość 5 m, ekran pochłaniający, zginający się wzdłuż łącznicy
35.	5+580	5+630	Strona południowa wysokość 5 m, ekran pochłaniający, zginający się wzdłuż łącznicy
36.	5+550	5+700	Strona południowa wysokość 5 m, ekran pochłaniający, zginający się wzdłuż łącznicy
37.	5+550	6+800	Obustronne rozwiązanie ekranujące z elementów półtunelowych ze specjalnymi rozwiązaniami materiałowymi z akustycznego punktu widzenia. Wstępnie proponowane ściany pionowe z materiału pochłaniającego, "przekrycie" - materiał przezroczysty o wysokiej izolacyjności, na krawędziach tzw. dyfraktor.
38.	5+570	5+730	Ekran wzdłuż łącznicy skracający z relacji południowej w ul. Marywilską , wysokość 5 m
39.	5+700	6+700	Strona północna wysokość 8 m, ekran pochłaniający
40.	5+700	6+700	Strona południowa wysokość 8 m, ekran pochłaniający - ekran powiązany z wyżej opisanymi rozwiązaniami półtunelowymi, zagina się w ul. Wysockiego
41.	6+620	6+690	Strona północna wysokość 8 m, ekran pochłaniający
42.	6+620	7+200	Strona południowa wysokość 5 m, ekran pochłaniający, na wiadukcie
43.	6+720	6+840	Strona południowa wysokość 8 m, ekran pochłaniający/ odbijający
44.	6+620	7+180	Strona północna wysokość 5 m, ekran pochłaniający/ odbijający , na wiadukcie
45.	6+920	8+020	Strona północna wysokość 8 m, ekran pochłaniający
46.	7+210	8+200	Strona południowa wysokość 8 m, ekran pochłaniający
47.	8+000	8+130	Strona północna wysokość 8 m, ekran pochłaniający
48.	8+100	9+390	Strona północna wysokość 6 m, ekran pochłaniający
49.	9+400	10+700	Strona północna wysokość 6 m, ekran pochłaniający

Lp	Początek ekranu [km]	Koniec ekranu [km]	Usytuowanie
50.	10+670	11+100	Strona północna wysokość 6 m, ekran pochłaniający zaginający się wzdłuż ul. Piłsudskiego
51.	10+800	11+400	Strona północna wysokość 6 m, ekran pochłaniający
52.	11+380	11+600	Strona północna wysokość 6 m, ekran pochłaniający - powiązane z ekranami WOW
53.	11+950	11+400	Strona południowa wysokość 6 m, ekran pochłaniający
54.	11+380	11+600	Strona południowa wysokość 6 m, ekran pochłaniający - powiązane z ekranami WOW
55.			Dodatkowy ekran wzdłuż łącznicy łączącej trasę AK z ul. Piłsudskiego – skręt w lewo

Zabezpieczenia środowiska gruntowo-wodnego

W ramach analizowanego projektu zaproponowano następujący sposób odwodnienia Trasy Armii Krajowej:

- Odcinek ul. Powązkowska - ul. Słowackiego: Odwodnienie trasy jak w stanie istniejącym do kanału;
- Odcinek ul. Słowackiego - ul. Mickiewicza: Sposób odwodnienia jak w stanie istniejącym do istniejących kanałów ogólnospławnych oraz deszczowego;
- Odcinek ul. Mickiewicza - węzeł Wisłostrada: Odwodnienie tego odcinka jak w stanie istniejącym do istniejących kanałów ogólnospławnego i deszczowych, podczyszczanie ścieków na zrzucie do Wisły;
- Odcinek mostu nad rzeką Wisłą: Wody opadowe z mostu będą odprowadzane poza przyczółki lewo- i prawobrzeżny za pomocą rur podwieszonych do konstrukcji mostowej. Granica rozdziału zlewni przebiega w km 4 + 000. Jako odbiornik dla części lewobrzeżnej mostu przyjęto istniejący kanał $\phi 0,80\text{m}$. Odbiornikiem dla części prawobrzeżnej mostu będzie projektowany kanał, przebiegający u podnóża południowej skarpy węzła Modlińska. Kanał ten proponuje się włączyć do kolektora ogólnospławnego 1,80 x 2,25 m w ul. Jagiellońskiej;
- Odcinek ul. Modlińska - ul. Marywilska: Odwodnienie do istniejącej kanalizacji za pomocą nowego kanału deszczowego długości około 830m;
- Odwodnienie węzła Modlińska: jak w stanie istniejącym;
- Odwodnienie węzła Marywilska: jak w stanie istniejącym;
- Odcinek ul. Marywilska - ul. Łabiszyńska: Proponuje się utrzymanie dotychczasowego sposobu odwodnienia z wykonaniem dodatkowo przebudowy i budowy przykanalików i wpustów, tj:
 - odcinek węzeł Marywilska + km 6+100 m do istniejącego kolektora;



- odcinek km 6 + 150 ÷ 6 + 650 m: Odwodnienie do istniejącego kanału sanitarnego w omawianej trasie oraz ul. Białoleckiej;
- odcinek km 6 + 650 ÷ ul. Łabiszyńska: Odwodnienie do istniejącego kanału deszczowego znajdującego się po drugiej stronie ul. Łabiszyńskiej;
- Odcinek ul. Łabiszyńska - Kanał Bródnowski: Proponuje się utrzymanie istniejącego systemu odwodnienia do istniejących kanałów deszczowych;
W rejonie ul. Białolecka ÷ ul. Chodecka konieczne będzie wybudowanie nowej kanalizacji deszczowej.
- Na odcinku od Kanału Bródnowskiego do Marek sploty opadowe z drogi odprowadzane będą do otwartych rowów przydrożnych a następnie do rowu melioracyjnego nr 10. Zgodnie z zapisami raportu o oddziaływaniu na środowisko na tym odcinku, przed wprowadzeniem splotów opadowych do w/w rowu melioracyjnego konieczne będzie ich oczyszczenie w odpowiednich urządzeniach do separacji zawieszin. Dlatego też przewiduje się, że ścieki opadowe przed dopływem do rowu melioracyjnego nr 10 będą przepływać przez ciąg następujących urządzeń:
 - rowy trawiaste wyposażone w przegrody poprzeczne umożliwiające intensyfikację procesu oczyszczania;
 - wstępny grawitacyjny separator zawieszin – osadnik / piaskownik;
 - zbiornik retencyjno – sedymentacyjny z przelewem do rowu melioracyjnego nr 10.

Nasadzenia roślinne

W ramach działań związanych z ochroną środowiska konieczne jest wprowadzenie nowych nasadzeń roślinnych, harmonizujących z istniejącym zagospodarowaniem pasa drogowego i terenów z nim sąsiadujących. Szczegółowy dobór roślinności i lokalizacja nasadzeń zostanie określona na etapie sporządzania projektu budowlanego.

