



## **TEMAT:**

**BUDOWA TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ W WARSZAWIE  
NA ODCINKU OD UL. WYBRZEŻE SZCZECIŃSKIE DO  
UL. ZABRANIECKIEJ**

**ODCINEK A UL. WYBRZEŻE SZCZECIŃSKIE – UL. TYSIĄCLECIA  
ODCINEK B UL. TYSIĄCLECIA – UL. ZABRANIECKA**

## **STADIUM:**

**PROJEKT BUDOWLANY**

## **SPECJALNOŚĆ:**

**DROGI**

**CZĘŚĆ 1**

**ZAMAWIAJĄCY: ZARZĄD MIEJSKICH INWESTYCJI DROGOWYCH  
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120**

**ARCHITEKTURA \* INŻYNIERIA  
PLANOWANIE \* GEODEZJA \* GEOLOGIA  
KARTOGRAFIA**



Temat: **BUDOWA TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ W WARSZAWIE  
NA ODCINKU OD UL.WYBRZEŻE SZCZECIŃSKIE DO  
UL.ZABRANIECKIEJ**  
**ODCINEK A UL. WYBRZEŻE SZCZECIŃSKIE – UL. TYSIĄCLECIA**  
**ODCINEK B UL. TYSIĄCLECIA – UL. ZABRANIECKA**

Numer i tytuł umowy:

Investor: **ZARZĄD MIEJSKICH INWESTYCJI DROGOWYCH  
00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120**


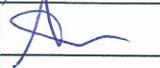

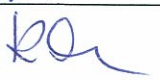
Jednostka projektująca: **„BAKS” Sp. z o.o. ul. Żywiczna 22, 01-179 Warszawa**

Stadium: **PROJEKT BUDOWLANY**

Kod CPV: **45233140-2**

Specjalność: **DROGI**

Obiekt budowlany: **TRASA ŚWIĘTOKRZYSKA DROGA KLASY „Z” POWIATOWA**

Zakres opracowania	Imię i nazwisko	Specjalność	Nr uprawnień	Data	Podpis
Główny projektant	mgr inż. A.Czapski	Drogi	497/66	02.2010	
Projektował	mgr inż. A.Czapski	Drogi	497/66	02.2010	
Opracował	inż. P. Rzeszutek	Drogi	-	02.2010	
Sprawdzający	inż. K. Gac	Drogi	456/66	02.2010	

**NUMERY EWIDENCYJNE DZIAŁEK, NA KTÓRYCH USYTUOWANY JEST  
CAŁY OBIEKT BUDOWLANY.**

**odcinek A**

**Dzielnica Praga Północ**

<b>nr obrębu:</b>	<b>numery działek:</b>
4-15-08	9, 13, 17, 18, 19, 22;
4-15-06	1, 68, 69, 74, 93/1, 93/2, 94, 95;
4-15-07	1/1, 49/1, 49/2, 49/4, 50/3, 51/1, 51/2, 51/3, 53/1, 53/2, 57, 60/1, 60/2, 61, 62;
4-14-07	1, 14, 15, 16, 17, 42/1, 43, 44/1, <b>45/1, 45/2, 45/3, 45/8</b> , 46, 47/1;
4-14-06	17/1;

**Dzielnica Praga Południe**

<b>nr obrębu:</b>	<b>numery działek:</b>
3-01-01	1, 2, 8, 9/3, 9/4;
3-02-01	26;

**odcinek B**

**Dzielnica Praga Północ**

<b>nr obrębu:</b>	<b>numery działek:</b>
4-14-06	1, <b>24/2</b> , 31/1, 31/2, 31/3, 32, <b>33/2, 33/3</b> ;
4-14-02	22, 68, 69;
4-11-25	1

**Dzielnica Targówek**

<b>nr obrębu:</b>	<b>numery działek:</b>
4-11-23	83, 84, 85, 90, 91, 92, 93, 94, 98, 99, 100, 101, 102, 103;

pogrubione działki - obejmują tereny zamknięte PKP.

**WYKAZ UZGODNIENI, POZWOLEŃ, OPINII i OŚWIADCZEŃ:**

<b>L.p.</b>	<b>BRANŻA/PRZEDMIOT UZGODNIENIA</b>	<b>INSTYTUCJA UZGADNIAJĄCA</b>	<b>DATA</b>	<b>NR UZGODNIENIA</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1.	Opinia komunikacyjna	Zarząd Dróg Miejskich	18.07.2008	1493/08
2.	Opinia do geometrii	Inżynier Ruchu m.st. Warszawa	28.07.2008	797/08
3.	Decyzja środowiskowa	Minister Środowiska	16.04.2009	RDOŚ-14-WOOS-II- SK-6613/14/08
4.	Opinia dotycząca uzgodnienia konstrukcji nawierzchni	Zarząd Dróg Miejskich	28.01.2010	ZDM-ZUWD/G- AOR-5541-35-1-10
5.	OPINIA ZUD /2009	Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy	2009	/2009
6.	OPINIA ZUD /2009	Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy	2009	



<b>I. CZĘŚĆ OGÓLNA.....</b>	<b>7</b>
1. UPRAWNIENIA PROJEKTOWE.....	8
2. ZAŚWIADCZENIA O PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY .....	11
3. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO .....	14
1. INFORMACJE OGÓLNE.....	15
1.1. <i>Inwestor</i> .....	15
1.2. <i>Biuro opracowujące projekt</i> .....	15
2. PRZEDMIOT INWESTYCJI.....	15
2.1. <i>Lokalizacja i program inwestycji</i> .....	15
2.2. <i>Cel i zakładany efekt inwestycji</i> .....	16
2.3. <i>Podział inwestycji na etapy i kolejność ich realizacji</i> .....	16
2.4. <i>Podstawy opracowania</i> .....	17
3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU.....	17
3.1. <i>Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego</i> .....	17
4. WARUNKI GEOLOGICZNE TERENU .....	18
4.1. <i>Położenie i morfologia</i> .....	18
4.2. <i>Warunki gruntowo – wodne</i> .....	18
4.3. <i>Wnioski</i> .....	19
5. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU .....	19
5.1. <i>Ukształtowanie trasy drogowej</i> .....	19
5.2. <i>Prognozy ruchu</i> .....	20
5.3. <i>Skrzyżowania</i> .....	21
5.4. <i>Sygnalizacja uliczna</i> .....	22
5.5. <i>Profil podłużny, przekroje normalne, przekrój konstrukcyjny</i> .....	23
6. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA I OCHRONY ZDROWIA .....	23
6.1. <i>Podstawa opracowania</i> .....	23
6.2. <i>Zakres robót</i> .....	24
6.3. <i>Wykaz istniejących obiektów budowlanych</i> .....	24
6.4. <i>Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi</i> ....	24
6.5. <i>Przewidywane zagrożenia</i> .....	25
6.6. <i>Zabezpieczenie terenu budowy w robotach budowlanych („pod ruchem”)</i> .....	25
6.7. <i>Sposób prowadzenia instruktażu pracowników</i> .....	25
6.8. <i>Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom</i> .....	25
<b>II. DECYZJE I UZGODNIENIA.....</b>	<b>27</b>
<b>III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA.....</b>	<b>28</b>

## **CZEŚĆ RYSUNKOWA:**

### CZEŚĆ 1

Rys. nr 1	Plan orientacyjny	skala 1:10000
Rys. nr 2a-2e	Plan sytuacyjno – wysokościowy	skala 1:500
Rys. nr 3a-3b	Przekroje podłużne – Trasa Świętokrzyska	skala 1:1000/100
Rys. nr 4a-4c	Przekroje charakterystyczne	skala 1:50

### CZEŚĆ 2

Rys. nr 4d-4s	Przekroje charakterystyczne	skala 1:50
Rys. nr 5a-5f	Szczegóły konstrukcyjne	skala 1:20

# **I. CZĘŚĆ OGÓLNA**

## **1. UPRAWNIENIA PROJEKTOWE**



WOJEWODZKI  
ZARZĄD DRÓG PUBLICZNYCH  
w Warszawie, ul. Sienkiewicza 12  
tel. 264451-3

Warszawa, dnia 7 września 1966 r.

Nr 497/66

## Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18 ustawy z dnia 31 stycznia 1961 r. – prawo budowlane (Dz. U. Nr 7, poz. 46) oraz § 14 zarządzenia Nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik budownictwa nr 23, poz. 73)

Obywatel pan inż. Andrzej Rafał Czapski s. Mariana

urodzony dnia 24 października 1951 r. w Warszawie

otrzymuje

w specjalności dróg

uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi zacznie, w zakresie drogowych obiektów budowlanych wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 5 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 roku.



Dyrektor  
*J. Kozłowski*

WOJEWODZKI  
ZARZĄD DRÓG PUBLICZNYCH  
w Warszawie, ul. Sienkiewicza 12  
tel. 289451-3

Warszawa, dnia 31 października 1966 r.

Nr 456/66

## Uprawnienia budowlane

Na podstawie art. 18 ustępu 1 dnia 31 stycznia 1961 r. – prawo budowlane (Dz. U. Nr 7, poz. 46) oraz § 14 zarządzenia Nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 r. w sprawie uprawnień budowlanych w budownictwie specjalnym w zakresie komunikacji (Dziennik budownictwa nr 23, poz. 73)

Objęty: inż. Krystyna Gac o. Władysława  
urodzony dnia 26 czerwca 1955 roku w Staszowie

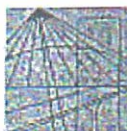
otrzymuje

w specjalności drog

uprawnienia budowlane do projektowania i kierowania robotami budowlanymi łącznie w zakresie drogowych obiektów budowlanych wymienionych w § 3 ust. 2 pkt 3 zarządzenia nr 195 Ministra Komunikacji z dnia 1 grudnia 1964 roku.

Dyrektor

**2. ZAŚWIADCZENIA o PRZYNALEŻNOŚCI DO IZBY**



MAZOWIECKA  
OKRĘGOWA  
I Z B A  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

Warszawa, 7 grudnia 2009

### Zaświadczenie

Pan **ANDRZEJ CZAPSKI**

miejsce zamieszkania:

**KĄKOŁOWA 4A**

**04-848 WARSZAWA**

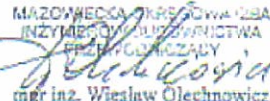
jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym: **MAZ/BD/3953/01**

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia: **1 stycznia 2010 r.** do dnia: **31 grudnia 2010 r.**

MAZOWIECKA OKRĘGOWA IZBA  
INŻYNIERÓW BUDOWNICTWA  
PRZETWORZONA  
  
mgr inż. Wiesław Olechnowicz





MAZOWIECKA  
OKRĘGOWA  
I Z B A  
INŻYNIERÓW  
BUDOWNICTWA

Warszawa, 19 listopada 2009

### Zaświadczenie

Pani **KRYSTYNA GAC**

miejsce zamieszkania:

ul. **ANIELEWICZA 12 m 19**

**00-167 WARSZAWA**

jest członkiem Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa

o numerze ewidencyjnym: **MAZ/BD/5172/01**

i posiada wymagane ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej.

Niniejsze zaświadczenie jest ważne

od dnia: **1 grudnia 2009 r.** do dnia: **31 maja 2010 r.**

MAZOWIECKA OKRĘGOWA IZBA  
INŻYNIERÓW-BUDOWNICTWA  
Z-ca PRZEWODNICZĄCEGO

*mgr inż. Jerzy Kotowski*

### 3. OŚWIADCZENIE PROJEKTANTA I SPRAWDZAJĄCEGO

Projekt budowlany:

#### PROJEKT DROGOWY


.....  
będący częścią projektu budowlanego:

#### BUDOWA TRASY ŚWIĘTOKRZYSKIEJ NA ODCINKU OD UL. WYBRZEŻE SZCZECIŃSKIE DO UL. ZABRANIECKIEJ

został wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami techniczno – budowlanymi, normami i wytycznymi. Projekt jest w stanie kompletnym z punktu widzenia celu jakiemu ma służyć oraz nie zostały podniesione parametry techniczne urządzeń przebudowywanych.

**"BAKS" Sp. z o.o. Usługi Konsultingowe**  
*mgr inż. Andrzej Czapski*  
uprawnienia budowlane do projektowania  
i kierowania robotami budowlanymi  
bez ograniczeń w specjalności:  
drog w zakresie drogowych obiektów  
budowlanych


Projektant: ..... nr ewid: 497/66 .....

  
.....  
(podpis)

*24.02.2010*  
.....  
(data)

**"BAKS" Sp. z o.o. Usługi Konsultingowe**  
*inż. Krystyna Gac*  
uprawnienia budowlane do projektowania  
i kierowania robotami budowlanymi  
bez ograniczeń w specjalności:  
drog w zakresie drogowych obiektów  
budowlanych  
nr ewid: 456/66

Sprawdzający: .....

  
.....  
(podpis)

*24.02.2010*  
.....  
(data)

## **1. INFORMACJE OGÓLNE.**

### **1.1. Inwestor.**

#### **ZARZĄD MIEJSKICH INWESTYCJI DROGOWYCH**

00-801 Warszawa, ul. Chmielna 120

### **1.2. Biuro opracowujące projekt:**

**„Baks” Spółka z o.o.**  
USŁUGI KONSULTINGOWE  
03-179 Warszawa, ul. Żywiczna 22  
Tel: (+4822) 819-09-71  
Fax: (+4822) 819-08-98

## **2. PRZEDMIOT INWESTYCJI**

### **2.1. Lokalizacja i program inwestycji**

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie dwóch dzielnic Warszawy: Praga Północ, Targówek.

Zgodnie z zaopiniowanymi przez inwestora ZDM założeniami komunikacyjnymi w programie ujęto budowę Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Wybrzeże Szczecińskie do skrzyżowania z projektowaną ulicą Nowo-Zabraniecką.

Dla całej trasy przyjęto parametry drogi klasy „Z” – zbiorcza, kategorii powiatowa.

Dla przejścia przez tory kolejowe na podejściu do stacji Warszawa Wschodnia, ze względów terenowych wybrano wariant przejścia Trasy Świętokrzyskiej tunelami pod istniejącymi torami.

W nawiązaniu do opracowanych prognoz opracowano geometrię trasy i skrzyżowań uwzględniając prognozowane potoki, jakie wystąpią w latach 2010-2030 w szczycie porannym i popołudniowym.

W projekcie uwzględniono:

- przebudowę trasy tramwajowej na odcinku ul. Targowej do Al. Tysiąclecia,
- budowę odwodnienia – w oparciu o kanalizację deszczową włączoną do wskazanych przez MPWiK możliwych punktów odbioru wody,
- budowę oświetlenia – dostosowanego do prognozowanych potoków ruchu i klasy ulicy,
- gospodarkę zielenią wraz z elementami ochrony środowiska wynikającymi z raportu o wpływie inwestycji na środowisko,
- projekt organizacji ruchu wraz z sygnalizacją uliczną i systemem informacji drogowaskazowej,
- przebudowę urządzeń infrastruktury miejskiej kolidującej z budową Trasy Świętokrzyskiej,
- rezerwę terenu dla prowadzenia trasy tramwajowej do Ząbek.



W projekcie rozpoznano i uwzględniono roboty rozbiórkowe oraz problemy związane z wykupem gruntów pod inwestycję. Przewidziano także dostosowanie konstrukcji nawierzchni do kategorii obciążenia ruchem KR5.

## **2.2. Cel i zakładany efekt inwestycji**

Trasa Świętokrzyska na omawianym odcinku spełni ważną rolę w obsłudze powiązań centrum Lewobrzeżnej i Prawobrzeżnej Warszawy. Umożliwi podniesienie standardu obsługi ruchu wewnętrznego związanego z istniejącymi i projektowanymi obiektami takimi jak Stadion Narodowy i Dworzec Wschodni. Ciąg Trasy Świętokrzyskiej dalej na wschód przez projektowany ciąg ul. Ks. Ziemowita wzbogaci układ drogowy wschodnich dzielnic Warszawy podnosząc zdolność przepustową tras drogowych na tym kierunku.

Projektowana trasa będzie obciążona największymi natężeniami ruchu w godzinie szczytu porannego około 2030 roku kiedy to wykształci się centrum na Porcie Praskim, oraz wypełni nowymi obiektami obszar Stadionu Narodowego, ciągu ul. Zamojskiego-Jagiellońska, ciągu ul. Kijowska. Natężenia te osiągną wartość około 1500 poj. rzeczywist./godz. w jednym kierunku.

W projekcie zakłada się, że przyjęte parametry trasy oraz sposób rozwiązania węzłów i skrzyżowań pozwolą na zabezpieczenie zdolności przepustowej aby spełnić potrzeby prognozowanych natężeń od 2010 do 2030r. Nadmienić należy, że poza utrzymaniem odpowiedniego poziomu obsługi ruchu (poziom C/D) zostaną uwzględnione odpowiednie warunki bezpieczeństwa ruchu i zmniejszenie uciążliwości trasy na środowisko.

## **2.3. Podział inwestycji na etapy i kolejność ich realizacji**

Inwestycję podzielono na dwa odcinki, które mogą stanowić podstawę etapowania budowy Trasy Świętokrzyskiej.

Etap I odpowiadający odcinkowi „a” Od Wybrzeża Szczecińskiego do Al. Tysiąclecia.

Etap II odpowiadający odcinkowi „b” Od Al. Tysiąclecia do węzła z ul. Nowo Zabraniecką.

Na odcinku Etapu I korytarz drogowy biegnie częściowo istniejącymi korytarzem drogowym ul. Sokolej u ul. Kijowskiej. Częściowo jest to nowy przebieg, jaki występuje na odcinku od ul. Zamojskiego do ul. Markowskiej. Na tym odcinku występuje największa ilość kolizji z istniejącym zagospodarowaniem i urządzeniami podziemnymi infrastruktury technicznej.

Na odcinku Etapu II występuje konieczność przygotowania nowego korytarza drogowego o przekroju dającym możliwość przeprowadzenia dwu jednokierunkowych jezdni, trasy tramwajowej i obustronnych ciągów pieszych i rowerowych.



## **2.4. Podstawy opracowania**

Opracowanie wykonano na zlecenie ZDM-Warszawa.

W opracowaniu wykorzystano:

- mapy sytuacyjno-wysokościowe w skali 1:500 zaktualizowane do celów projektowych,
- zatwierdzone założenia komunikacyjne,
- prognozy ruchu opracowane dla 2010 i 2030 r. przez BPRW S.A.,
- wykaz ewidencji działek objętych inwestycją,
- inwentaryzację zieleni w pasie drogowym,
- dane z badań geologiczno-inżynierskich,
- uzyskane opinie i warunki przebudowy dla występujących kolizji trasy z infrastrukturą nadziemną i podziemną oraz torami PKP, oraz zatwierdzoną do realizacji koncepcję programowo-przestrzenną
- decyzję środowiskową Nr RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08

## **3. ISTNIEJĄCY STAN ZAGOSPODAROWANIA TERENU**

### **3.1. Zagospodarowanie istniejącego pasa drogowego**

Na odcinku od pik 0+000 (skrzyżowanie z Wybrzeżem Szczecińskim) do pik 0+700 (skrzyżowanie z ul. Zamojskiego) projektowany korytarz drogowy o szerokości około 45,0m pokrywa się z istniejącym przebiegiem ul. Sokolej. Korytarz drogowy graniczy z jednej strony z terenami kolejowymi, z drugiej zaś z terenami Portu Praskiego.

Na odcinku od pik 0+700 do pik 1+175 korytarz drogowy Trasy Świętokrzyskiej przebiega przez tereny zabudowy usługowo-mieszkaniowej o szerokości zmiennej 35-45m. Na tym odcinku występuje największa ilość kolizji z istniejącą zabudową i uzbrojeniem terenu. Na tym odcinku wystąpi również przekształcenie ul. Kijowskiej w układ lokalny tworzący z ul. Brzeską system obsługujący istniejącą zabudowę.

Na odcinku od pik 1+175 do pik 1+800 korytarz Trasy Świętokrzyskiej pokrywa się z korytarzem drogowym ul. Kijowskiej. Na tym odcinku projektowana trasa z jednej strony graniczy z budownictwem mieszkaniowo-usługowym z drugiej zaś z terenami kolejowymi z dominującym elementem jakim jest Dworzec Wschodni. Na tym odcinku szerokość korytarza jest zmienna i wynosi około 60-70m. Ze względu na planowaną zmianę istniejącego zagospodarowania przestrzennego zgłoszonego przez Biuro Naczelnego Architekta, na odcinku tym konieczne jest przedstawienie rozwiązań wariantowych.

Od Al. Tysiąclecia t.j. od pik 1+800 do skrzyżowania z ul. Nowo Zabraniecką pik 3+150 korytarz drogowy jest nowym elementem zagospodarowania. Projektowany przebieg korytarza graniczy z jednej strony z terenami kolejowymi z drugiej zaś z zabudową mieszkaniowo-usługowo-przemysłową. Jednocześnie od pik 2+800 do pik 2+950 przechodzi zespołem tuneli pod terenami kolejowymi. Na tym odcinku jednocześnie występuje przejście Trasy Świętokrzyskiej z Dzielnicy Praga Północ do Dzielnicy Targówek. Na odcinku od pik 1+800 do pik 3+150 szerokość korytarza drogowego jest zmienna i wynosi 35,0-60,0m.



## **4. WARUNKI GEOLOGICZNE TERENU**

### **4.1. Położenie i morfologia.**

Omawiany teren znajduje się w Warszawie, w dzielnicy Praga – Północ. Trasa Świętokrzyska będzie przebiegać od skrzyżowania przedłużenia Mostu Świętokrzyskiego z Wybrzeżem Szczecińskim, następnie wzdłuż ul. Sokolej, aż do skrzyżowania z ul. Zamojskiego i dalej z ul. Targową. Następny odcinek prowadzi, wzdłuż ul. Kijowskiej, przez skrzyżowanie z ul. Markowską i Al. Tysiąclecia i dalej przez tory kolejowe, aż do skrzyżowania z ul. Zabraniecką.

Morfologicznie jest to teren tarasu nad zalewowego. Powierzchnia jego, częściowo zmieniona przez działalność ludzką, jest określona rzędnymi od 2,25 m do 7,9 m. nad poziomem „0” Wisły.

### **4.2. Warunki gruntowo – wodne**

Analizując przekroje można stwierdzić, że pod warstwą gleby i nasypów o miąższości średniej 2,0 m, a maksymalnie 5,0 m zalegają głównie grunty niespoiste.

Grunty spoiste występują w zasadzie w postaci wkładek w warstwie przypowierzchniowej, lub na wyraźnie większej głębokości. Wyjątek stanowi rejon otworów 25/BAKS, 26/BAKS i 95/PPn-209 (ul. Sokola), gdzie stwierdzono je płycej.

Nasypy – wykształcone są w postaci nasypów piasków z gruzem i żużlem. Rodzaj gruntu znacznej części nasypów nie został zidentyfikowany. Nasypy stanowią dość jednolitą warstwę z wyjątkiem rejonów otworów 25/BAKS, 26/BAKS, 95/PPn-209, 60/PPn-205, 27/PPn-196, 22/PPn-196 oraz 123/PPn-185.

Grunty niespoiste, wykształcone są w postaci piasków drobnych i grubych, a lokalnie żwirów i pospółek. Grunty te stanowią jednolitą warstwę i charakteryzują się stanem średnio – zagęszczonym.

Grunty spoiste - występują jedynie w postaci przewarstwień – wkładek o miąższości do 2,0 m. W strefie głębokości 4,0 – 7,0 m są to głównie gliny piaszczyste i gliny pylaste. Na głębokościach większych, ca. 12 m, stwierdzono je w postaci ilów i glin pylastych. Charakteryzują się stanem twardo plastycznym i pół zwartym.

Na omawianym terenie swobodne zwierciadło wody występuje na różnych głębokościach w przypowierzchniowych warstwach piaszczystych. Zwierciadło to zarejestrowano na rzędnych 1,0 – 3,0 m nad „0” Wisły, z wyraźnym nachyleniem w kierunku Wisły (przekroje I, II, III).

Należy zasygnalizować, że w kilku otworach nie stwierdzono występowania wody gruntowej na wymienionych rzędnych. Fakt ten można tłumaczyć różnymi okresami wykonywania wierceń, lub lokalnymi zmianami reżymu wodnego w tak dużym przedziale czasowym (ok. 45 lat).



Ponadto lokalnie, w jednym otworze głębszym, stwierdzono napięte zwierciadło wody, nawiercone na głęb. 19,3 m, ustabilizowane na głęb. 7,2 m.

### **4.3. Wnioski**

- 4.3.1.** W podłożu omawianego terenu dominują grunty niespoiste.
- 4.3.2.** Grunty spoiste występują głównie w postaci wkładek o miąższości do 2,0m w strefie głębokości 4,0 m - 7,0 m.
- 4.3.3.** Zwraca się uwagę, że nasypy znacznej miąższości (3,0 – 5,0 m) występują w rejonie ul. Sokolej oraz w rejonie ul. Zabranieckiej. Te ostatnie są nasypami kolejowymi i osiagają miąższość do 6,5 m.
- 4.3.4.** Swobodne zwierciadło wody występuje na różnych głębokościach w warstwach przypowierzchniowych i określone jest rzędnymi 1,0 – 3,0 m nad poziomem „0” Wisły. Głębsze wody o zwierciadle napiętym nie będą miały znaczenia dla warunków budowy samej drogi, natomiast ich rozpoznanie będzie istotne w przypadku obiektów takich, jak przejścia podziemne, wiadukty itp.
- 4.3.5.** Dla terenu przewidzianego pod budowę projektowanej Trasy Świętokrzyskiej konieczne jest wykonanie dokumentacji geotechnicznej.

## **5. PROJEKTOWANE ZAGOSPODAROWANIE TERENU**

### **5.1. Ukształtowanie trasy drogowej**

Ukształtowanie trasy drogowej dla odcinka „a” nawiązuje do przyjętych parametrów technicznych. Przyjęta klasa drogi „Z” (zbiorcza) na terenie zabudowanym o prędkości projektowej 50 km/h. Przyjęty przekrój ulicy – dwie jezdnie jednokierunkowe z dwoma pasami ruchu po 3.50 m każdy. Jezdnie rozdziela pas środkowy o szerokości 2,0 – 5,0 m. W przekroju znalazły się dwustronne ciągi piesze i rowerowe o szerokości 2,0 – 2,7 m. Przekrój ten dotyczy odcinków między węzłowych i spełnia wymogi przepustowości prognozowanych potoków ruchu w każdym z badanych okresów. Na trasie odcinka „a” występują łuki poziome o promieniach R: 150, 250, 300m. Na odcinku występowania trasy tramwajowej pas środkowy został poszerzony do 14,0 m.

Na odcinku od skrzyżowania z Wybrzeżem Szczecińskim do Al. Tysiąclecia lecia trasa biegnie w poziomie terenu przy zachowaniu istniejących rzędnych ze względu na istniejące zagospodarowanie.



W wariantcie wynikowym Trasy Świętokrzyskiej polegającym na uwzględnieniu rozwiązań planu miejscowego zarówno w rejonie Portu Praskiego jak i w rejonie Dworca Wschodniego, występuje likwidacja co powoduje likwidację ul. Kijowskiej i jej odbudowa w nowym przebiegu i przekroju poprzecznym. W wariantcie tym na odcinku od ul. Markowskiej do Al. Tysiąclecia następuje przesunięcie korytarza drogowego w stronę Dworca Wschodniego i zawężenie do szerokości 50 m.

Ukształtowanie trasy drogowej dla odcinka „b” nawiązuje do przyjętych parametrów technicznych. Przyjęta klasa drogi „Z” (zbiorcza) na terenie zabudowanym o prędkości projektowej 50km/h. Przyjęty przekrój ulicy – dwie jezdnie jednokierunkowe z dwoma pasami ruchu po 3,50m każdy. Jezdnie rozdziela pas środkowy o szerokości zmiennej od 11-14 m przeznaczony dla prowadzenia trasy tramwajowej. W przekroju znalazły się dwustronne ciągi piesze i rowerowe o szerokości 1,6-2,7 m.. Na trasie odcinka „b” występują łuki poziome o promieniach R: 150, 200, 220, 400, 800m.

W wybranym wariantcie wynikowym na tym odcinku przesunięto oś trasy i linię rozgraniczającą na północ celem uzyskania terenu PKP dla innych zamierzeń inwestycyjnych, oraz pominięto działkę przeznaczoną na inwestycje sportowe Urzędu Dzielnicy Praga Północ.

## 5.2. Prognozy ruchu

Prognozy ruchu opracowało BPRW S.A. w dwu przedziałach czasowych traktując, że 2010 r. jest orientacyjnym terminem otwarcia trasy, oraz 2030 r. jest terminem ustabilizowania się ruchu na Trasie Świętokrzyskiej w wyniku projektowanego zagospodarowania i rozwoju sieci drogowej Warszawy oraz wzrost wskaźnika motoryzacji. Prognozy ruchu opracowano dla szczytu porannego i popołudniowego.

Dla odcinków międzywęzłowych maksymalny potok nie przekracza w godzinie szczytu porannego dla 2030 r. w jednym kierunku 1450 poj/godz. , natomiast w szczycie popołudniowym 1130 poj/godz..

Sprawdzenie przepustowości trasy według wzoru zawartego w Instrukcji GDDP – 1995r.

$$Q_{Ki} = c_0 * n * (Q/C)_i * f_p * f_c * f_{zd} > 1450$$

$$c_0 = 2200 \text{ E/h/pas}$$

$$n = 2 \text{ pasy ruchu w jednym kierunku}$$

$$(Q/C) = 0,73 \text{ przy poziomie swobody ruchu „D”}$$

$$f_p = 0,97 \text{ przeszkody boczne po jednej stronie jezdni w odl. 1,0 m}$$

$$f_c = 1/1+0,10(3-1) = 0,83$$

$$f_{zd} = 0,98$$

$$Q_{Ki} = 2534 > 1450$$

Obliczenie przepustowości wykazało, że przyjęcie przekroju 2x2 pasy ruchu spełni wymogi przepustowości na odcinkach międzywęzłowych w analizowanym okresie czasowym, jednak ze względu na obszar Dworca Wschodniego celowym jest wprowadzenie przekroju 2x3



pasów ruchu na odcinkach od ul. Markowskiej do Al. Tysiąclecia lecia tak jak przedstawiono to w wariantcie I.

Sprawdzenie przepustowości skrzyżowań przedstawiono w odrębnym opracowaniu a wynik omówiono w punkcie 3.3.

### **5.3. Skrzyżowania**

#### **5.3.1. Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z Wybrzeżem Szczecińskim.**

W projekcie przewidziano rozbudowę skrzyżowania skanalizowanego z poszerzonymi wlotami dla lewych i prawych skrętów. Obliczenie przepustowości wlotów dla sygnalizacji zmienno – czasowej wyrażonej przepustowością grupy pasów i wlotów oraz poziomem swobody ruchu wykazało, że przepustowość wlotów i całego skrzyżowania jest spełniona w proponowanym rozwiązaniu.

Dla przykładu natężenie ruchu na skrzyżowaniu w 2030 r. wynosi:

Szczyt poranny – Nat. ruchu na skrzyżowaniu 5026<5795 Przepustowość skrzyżowania.

Szczyt popołudniowy – Nat. ruchu 5440<5891 Przepustowość skrzyżowania

Szczegóły w załączniku nr 4.

#### **5.3.2. Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ul. Zamojskiego.**

W projekcie przewidziano rozbudowę skrzyżowania skanalizowanego z poszerzonymi wlotami dla lewych i prawych skrętów. Obliczenie przepustowości wlotów dla sygnalizacji zmienno – czasowej wyrażonej przepustowością grupy pasów i wlotu oraz poziomem swobody ruchu wykazało, że przepustowość wlotów jak i całego skrzyżowania jest spełniana w proponowanym rozwiązaniu.

Dla przykładu natężenie ruchu na skrzyżowaniu w 2030 roku wynosi:

Szczyt poranny – Nat. ruchu na skrzyżowaniu 5182<5633 Przepustowość skrzyżowania.

Szczyt popołudniowy – Nat. ruchu na skrzyżowaniu 4242<5696 Przepustowość skrzyż.

Szczegóły w załączniku Nr 4.

#### **5.3.3. Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ul. Markowską.**

W projekcie przewidziano budowę skrzyżowania jednopoziomowego skanalizowanego teowego. Sprawdzenie zdolności przepustowej wykazało duże rezerwy w przepustowości.

Szczegóły w załączniku Nr. 4.

#### **5.3.4. Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z wjazdem i wyjazdem na teren Dworca Wschodniego.**

W projekcie przewiduje się budowę skrzyżowań jednopoziomowych teowych z sygnalizacją zmienno – czasową skoordynowaną z sygnalizacją typu tramwaj –ulica.

Obliczenie przepustowości wykazało spełnienie wymogów przepustowości z dużymi rezerwami.

Szczegóły w załączniku Nr. 4.

### **5.3.5. Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z Al. Tysiąclecia lecia.**

W projekcie przewidziano budowę skrzyżowania skanalizowanego z rozszerzonymi wlotami i wyspą centralną z uwagi na rozjazd tramwajowy. Obliczanie przepustowości wlotów dla sygnalizacji zmienno – czasowej wyrażonej przepustowością grupy pasów i wlotu oraz poziomem swobody ruchu wykazało, że przepustowość skrzyżowania jest spełniona w proponowanym rozwiązaniu.

Szczyt poranny – Nat. ruchu na skrzyż. 3490<3794 Przepustowość skrzyż.

Szczyt popołudniowy – Nat. ruchu na skrzyż 3590<3960 Przepustowość skrzyż.

Szczegóły w załączniku Nr 4.

### **5.3.6. Skrzyżowaniu Trasy Świętokrzyskiej z ul. Podlaską.**

W projekcie przewidziano budowę skrzyżowania skanalizowanego teowego. Obliczenie przepustowości skrzyżowania dla szczytu porannego i popołudniowego wykazała duże rezerwy.

Szczegóły w załączniku Nr. 4.

### **5.3.7. Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ul. Nowo-Zabraniecką.**

Wariant z estakadą na ciągu ul. Nowo-Zabranieckiej.

W projekcie przewidziano budowę skrzyżowania dwupoziomowego z relacjami skrętnymi w poziomie terenu z wyspą centralną. Obliczenie przepustowości skrzyżowania dla sygnalizacji zmienno – czasowej sprowadzono dla 2030 r.

Szczyt poranny - Nat. ruchu 3040<3304 Przepustowość skrzyżowania.

Szczyt popołudniowy – Nat. ruchu 2780<3152 Przepustowość skrzyżowania.

Potrzeba budowania skrzyżowania dwupoziomowego jest uzasadniona ekonomicznie i ruchowo. Szczegóły w załączniku Nr. 4.

## **5.4. Sygnalizacja uliczna**

Na projektowanych skrzyżowaniach Trasy Świętokrzyskiej z ul. Wybrzeże Szczecińskie, ul. Podlaską, ul. Nowo-Zabraniecką przewidziano budowę sygnalizacji akomodacyjnej zmienno-czasowej z pętlami indukcyjnymi lub detektorami ruchu na wlotach. Dla pieszych i rowerzystów i tramwaju przewidziano wzbudzanie odpowiednich grup sygnalizacyjnych przyciskami lub detektorami.



Na skrzyżowaniach Trasy Świętokrzyskiej z Wybrzeżem Szczecińskim, ul. Zamojskiego, ul. Targową wystąpi modernizacja istniejących urządzeń. Na pozostałych skrzyżowaniach są to nowo projektowane urządzenia z wykonaniem pełnej instalacji wraz z kablami zasilającymi.

## **5.5. Profil podłużny, przekroje normalne, przekrój konstrukcyjny**

### **5.5.1. Profil podłużny**

Profil podłużny na odcinku od Wybrzeża Szczecińskiego do przekroczenia przez tory kolejowe dostosowano do istniejących warunków terenowych o zagospodarowania. Na odcinku przejścia przez tory kolejowe przewidziano przejście tunelowe pod torami wykorzystując fakt że tory biegną na nasypie wyniesionym o około 40-50m nad poziom terenu istniejącego.

Przejście przez tory kolejowe zaprojektowano przy zastosowaniu maksymalnych spadków i – 2%-3%.

Zasadę prowadzenia niwelety pokazano na rysunku Nr 4.

### **5.5.2. Przekroje normalne**

Przekrój normalny zaprojektowano uwzględniając:

- szerokość jezdni 7,0 m z poszerzeniami na skrzyżowaniach
- środkowy pas dzielący 2,0 – 5,0 m, dla tramwaju 14,0 m
- chodniki o szerokości 1,6 – 4,0 m
- ścieżki rowerowe o szerokości 2,7 m z bezpiecznikami.

### **5.5.3. Przekrój konstrukcyjny**

Przekrój konstrukcyjny jezdni dostosowano do kategorii obciążenia KR5 ze względu na duży udział autobusów w potoku ruchu.

Szczegóły konstrukcji nawierzchni jezdni, chodników, ścieżek rowerowych zostały uzgodnione przez ZDM – Warszawa pismem Nr ZDM-ZUWD/G-AOR-5541-35-1-10

## **6. INFORMACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA i OCHRONY ZDROWIA**

### **6.1. Podstawa opracowania**

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 czerwca 2003r. w sprawie informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – Dziennik Ustaw Nr 120 z dnia 10 lipca 2003r.



## **6.2. Zakres robót**

### Zakres robót w kolejności realizacji

- roboty przygotowawcze: pomiary geodezyjne, urządzenie placu budowy, budowa biura budowy,
- frezowanie istniejących warstw bitumicznych – Wybrzeże Szczecińskie, Zamoyskiego, Targowa, Kijowska, Markowska, nawierzchnia przy Dworcu Wschodnim, Kawęczyńska, Boruty, Zabraniecka
- roboty rozbiórkowe podbudów i elementów drogowych /krawężniki, ścieki itp./ Zamoyskiego, Targowa, Kijowska, Markowska, nawierzchnia przy Dworcu Wschodnim, Zabraniecka
- roboty ziemne: odhumusowanie z wyprofilowaniem, wykonanie nasypów i wykopów,
- wykonanie konstrukcji nawierzchni nowych jezdni projektowanych ulic tj.: warstwy ścieralnej z SMA i BA, wiążącej z BA, podbudów z BA i z kruszywa łamanego oraz nawierzchni z kostki brukowej,
- roboty wykończeniowe: humusowanie, obsiew trawą poboczy oraz skarp, obłożenie biowłókniną skarp wysokich nasypów, wykonanie urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym docelowego oznakowania poziomego i pionowego oraz wykonanie sygnalizacji świetlnej.

## **6.3. Wykaz istniejących obiektów budowlanych**

- Tunele drogowe(Wiadukty kolejowe);
  1. **Tunel 1** km. 2+286,20 – 2+857,68
  2. **Tunel 2** km. 2+901,90 – 2+961,82
- linie niskiego napięcia LNN,
- linie średniego napięcia LSN,
- linia kablowa niskiego napięcia LKNN,
- linia kablowa średniego napięcia LKSN,
- linie telekomunikacyjne światłowodowe,
- linie telekomunikacyjne miedziane typu miejscowego,
- gazociąg średniego ciśnienia,
- główne przewody wodociągowe (transportujące wodę),
- przyłącza wodociągowe do istniejących budynków.

## **6.4. Elementy zagospodarowania terenu, które mogą stwarzać zagrożenie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi**

- linie niskiego napięcia LNN,
- linie średniego napięcia LSN,
- linia kablowa niskiego napięcia LKNN,
- linia kablowa średniego napięcia LKSN,

- gazociąg średniego ciśnienia,
- gazociąg wysokiego ciśnienia.

#### **6.5. Przewidywane zagrożenia**

- związane z pracą przy użyciu ciężkiego sprzętu specjalistycznego,
- ciężki ruch technologiczny,
- związane z obsługą maszyn i urządzeń:
  - możliwość porażenia prądem elektrycznym w związku z wykonywaniem robót w pobliżu kabli energetycznych,
  - możliwość wybuchu gazu w związku z wykonywaniem robót w pobliżu istniejącego gazociągu.

#### **6.6. Zabezpieczenie terenu budowy w robotach budowlanych („pod ruchem”)**

Zabezpieczenie i oznakowanie robót drogowych powinno być dostosowane do utrudnień występujących na drodze lub innej przeszkodzie terenowej, a także, przez okres realizacji budowy, aż do zakończenia i odbioru ostatecznego robót, powinno zapewniać bezpieczeństwo uczestnikom ruchu oraz osobom wykonującym te roboty.

W tym celu niezbędne jest:

- zabezpieczenie robót w okresie trwania budowy w oparciu o zatwierdzony z odpowiednim zarządem drogi i organem zarządzającym ruchem projekt czasowej organizacji ruchu,
- zapewnienie obsługi wszystkich tymczasowych urządzeń zabezpieczających takich jak zapory, światła ostrzegawcze, sygnały, itp., zapewniając w ten sposób bezpieczeństwo pojazdów i pieszych oraz zapewnienie stałych warunków widoczności w dzień i w nocy tych urządzeń dla których jest to nieodzowne ze względów bezpieczeństwa,
- publiczne obwieszczenie przez Wykonawcę faktu przystąpienia do robót przed ich rozpoczęciem.

#### **6.7. Sposób prowadzenia instruktażu pracowników**

Przed przystąpieniem do realizacji robót, uprawniona osoba z kierownictwa budowy winna przeszkolić robotników i operatorów sprzętu pod względem BHP, ze szczególnym zwróceniem uwagi na:

- zasady wykonywania robót szczególnie niebezpiecznych,
- zasady postępowania w przypadku występowania zagrożenia,
- konieczności stosowania środków ochrony indywidualnej,
- zabezpieczenia przed skutkami zagrożeń.

#### **6.8. Środki techniczne i organizacyjne zapobiegające niebezpieczeństwom**

##### **6.8.1. Ochrona środowiska w czasie wykonywania robót**

Zaleca się stosowanie w czasie prowadzenia robót wszelkich przepisów dotyczących ochrony środowiska naturalnego w okresie trwania budowy i wdrażania robót, w tym:



- utrzymywanie terenu budowy w stanie bez wody stojącej,
- podejmowanie wszelkich uzasadnionych kroków mających na celu stosowanie się do przepisów i norm dotyczących ochrony środowiska na terenie i wokół terenu budowy,
- unikanie uszkodzeń lub uciążliwości w stosunku do osób trzecich lub własności społecznej, wynikających ze skażenia, hałasu lub innych przyczyn powstałych w następstwie sposobu działania.

**6.8.2.** Należy zwrócić szczególną uwagę na:

- lokalizację baz, warsztatów, magazynów, składowisk, ustępów i dróg dojazdowych,
- środki ostrożności i zabezpieczenia przed:
  - zanieczyszczeniem zbiorników i cieków wodnych pyłami lub substancjami toksycznymi,
  - zanieczyszczeniem powietrza pyłami i gazami,
  - możliwością powstania pożaru,
- właściwe przygotowanie pomieszczeń socjalnych.

**6.8.3.** Ochrona przeciwpożarowa:

- przestrzeganie przepisów ochrony przeciwpożarowej,
- utrzymanie sprawnego sprzętu przeciwpożarowego, wymaganego przez odpowiednie przepisy, na terenie baz produkcyjnych, w pomieszczeniach biurowych, magazynach oraz w maszynach i pojazdach,
- składowanie materiałów łatwopalnych w sposób zgodny z odpowiednimi przepisami z zabezpieczeniem przed dostępem osób trzecich.

**6.8.4.** Ochrona własności publicznej i prywatnej:

- ochrona instalacji na powierzchni ziemi i urządzeń podziemnych, takich jak rurociągi, kable itp.,
- zapewnienie odpowiedniego oznaczenia i zabezpieczenia przed uszkodzeniem tych instalacji i urządzeń w trakcie trwania budowy.

**6.8.5.** Bezpieczeństwo i higiena pracy:

- przestrzeganie przepisów dotyczących bezpieczeństwa i higieny pracy,
- przed przystąpieniem do robót należy zapoznać się z kompletną dokumentacją projektową,
- w miejscach nowych obiektów inżynierskich należy wykonać rozpoznawcze przekopy kontrolne. Przekopy wykonywać ręcznie z zachowaniem należytej ostrożności,
- personel nie powinien wykonywać pracy w warunkach niebezpiecznych i szkodliwych dla zdrowia oraz nie spełniających odpowiednich wymagań sanitarnych,
- zapewnienie i utrzymanie wszelkich urządzeń zabezpieczających, socjalnych oraz sprzętu i odpowiedniej odzieży dla ochrony życia i zdrowia osób, zatrudnionych na budowie oraz zapewnienia bezpieczeństwa publicznego.

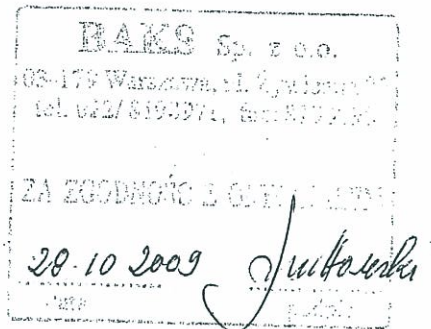


## **II. DECYZJE I UZGODNIENIA**



**ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH**

ul. Chmielna 120  
00 – 801 Warszawa  
tel. 620 10 21 fax. 620 91 71  
e-mail: zdm@zdm.waw.pl



Warszawa, dnia 2008-07-18

**„BAKS” Sp. z o.o.**  
Usługi Konsultingowe  
ul. Żywiczna 22  
03-179 Warszawa

ZDM/DIPI/PR/0202/ 1493/08

**OPINIA KOMUNIKACYJNA NR 1493/08**

Obiekt: Trasa Świętokrzyska (Wybrzeże Szczecińskie – ul. Zabraniecka)  
Faza: Projekt budowlany

Po rozpatrzeniu wniosku na posiedzeniu Rady Technicznej Nr 27/08, Zarząd Dróg Miejskich uprzejmie informuje, że opiniuje pozytywnie przedstawiony projekt Trasy Świętokrzyskiej z następującą uwagą:

- na podstawie załączonej analizy ruchu, na kilku skrzyżowaniach współczynnik obciążenia niektórych relacji osiąga wartość powyżej 0,9, często nawet powyżej jedności, należy więc rozważyć możliwość wprowadzenia korekt w organizacji ruchu lub zmian geometrycznych, w rezultacie których wartość tych współczynników mogłaby ulec redukcji.

Projekt organizacji ruchu podlega zatwierdzeniu w Urzędzie Miasta st. Warszawy - Inżynier Ruchu, ul. Solec 48.

Opinia ważna wraz z rysunkiem do dnia 2010-07-18.

Do wiadomości:

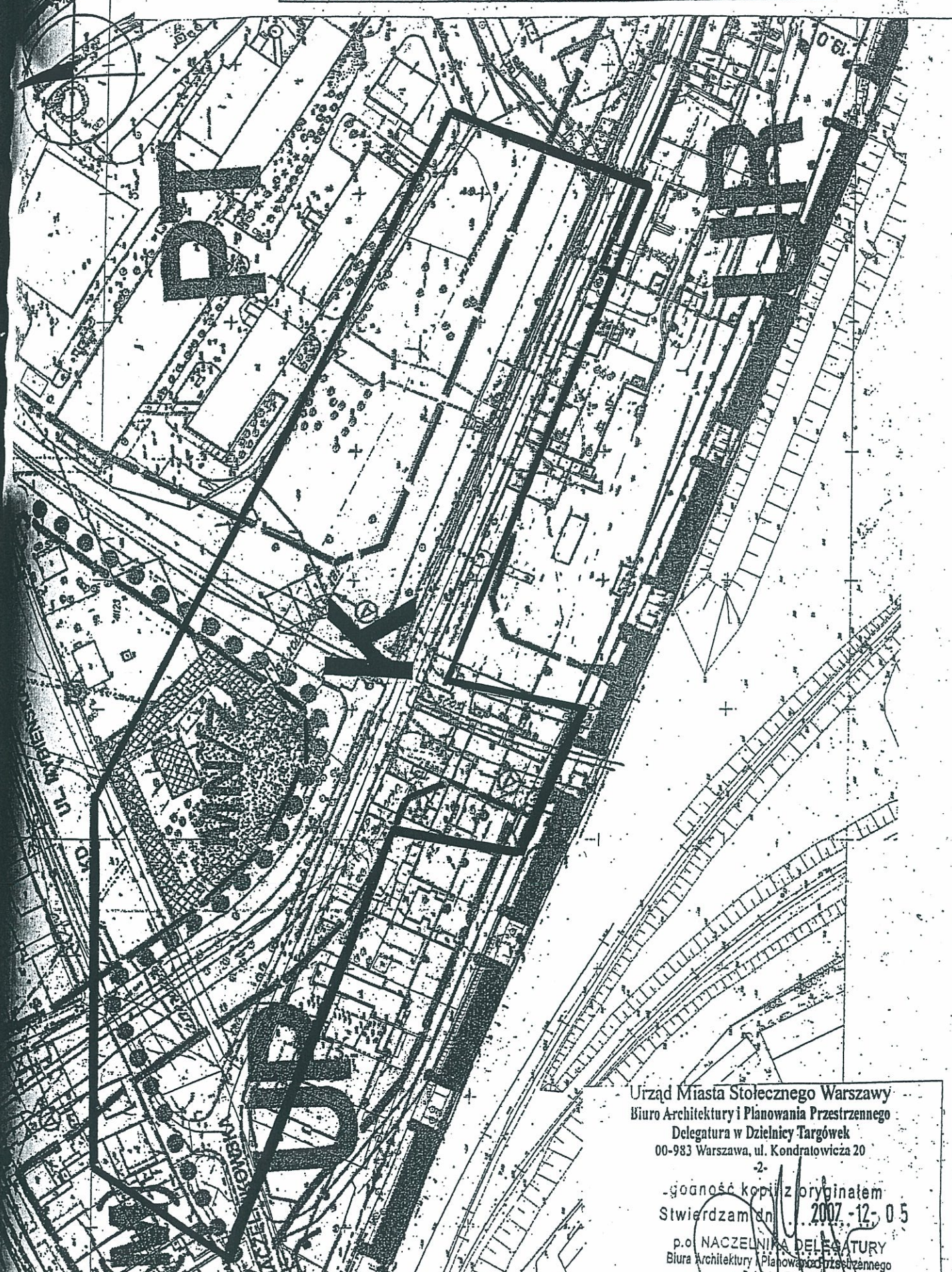
Urząd m.st. Warszawy  
Biuro Drogownictwa i  
Komunikacji Inżynier Ruchu  
ul. Solec 48, 00-424 Warszawa

Z-ca DYREKTORA

mgr inż. Mirosław Kazubek



WYRYS Z MIEJSCOWEGO PLANU ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO  
OBSZARU TARGÓWKA PRZEMYSŁOWEGO - skala 1:2000  
dotyczy: terenu w rejonie skrzyżowania ulic Nowo-Rzecznej i Nowo-Ziemowita



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy  
Biuro Architektury i Planowania Przestrzennego  
Delegatura w Dzielnicy Targówek  
00-983 Warszawa, ul. Kondratowicza 20

2-  
Łączność kopia z oryginałem  
Stwierdzam dn. 2007-12-05

p.o. NACZELNIKA DELEGATURY  
Biura Architektury i Planowania Przestrzennego  
w Dzielnicy Targówek





Urząd Miasta Stołecznego Warszawy  
Biuro Drogownictwa i Komunikacji  
Inżynier Ruchu m.st. Warszawy

ul. Sołec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 525 17 02, 525 17 03, faks (022) 525 17 62  
www.um.warszawa.pl

BD-IR-IG-JGE-5515-797-1-08  
Lp. dz. 5433/08

Warszawa, dnia 28.07.2008 r.



„Baks” Sp. z o. o.  
ul. Żywiczna 22  
03-179 Warszawa

28.10.2009 *J. Jankowski*

Opinia nr 797/08

do geometrii **Trasy Świętokrzyskiej** wydana w oparciu o Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 23 września 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków zarządzania ruchem na drogach oraz wykonywania nadzoru nad tym zarządzaniem (Dz. U. z 14.10.2003 r. Nr 177 poz. 1729).

**Obiekt:** budowa Trasy na odcinku:  
a) Wybrzeże Szczecińskie – ul. Tysiąclecia  
b) ul. Tysiąclecia – ul. Zabraniecka.

Faza: projekt budowlany.

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy – Inżynier Ruchu uprzejmie informuje, że opiniuje geometrię ww. Trasy (w zakresie dróg publicznych) z uwagami:

1. Skrzyżowanie Wybrzeże Szczecińskie.

Nieakceptowany poziom swobody ruchu skrzyżowania „F” w godzinach porannych. Występują przeciążenia na kierunkach głównych i podporządkowanych zarówno w okresie porannym jak i popołudniowym (X w zakresie 1,25 ÷ 1,49).

Należy dostosować rozwiązanie do przedstawionych prognoz.

Jednocześnie prowadzenie pasów na kierunku Trasy Świętokrzyskiej wymaga upłynnienia.

Brak jest uzasadnienia dla wydzielonych pasów w prawo na wlotach wschodnim i południowym.

Przeanalizować możliwość wprowadzenia ścieżki rowerowej za przyczółkiem Mostu świętokrzyskiego.

2. Skrzyżowanie „Stadion”.

Wloty poprzeczne należy poszerzyć do 2 pasów ruchu.

3. Skrzyżowanie Zamoyskiego.

Skrzyżowanie funkcjonuje w godzinach porannych i popołudniowych na poziomie swobody „D”.



Obliczenia wskazują, że w okresach tych osiągana będzie granica przepustowości ( $X = 0,9 \pm 1,0$ ).

4. Skrzyżowanie Targowa – Zamoyskiego.

Modernizacji geometrii wymaga rozwiązanie połączenia ul. Targowej z ul. Zamoyskiego, dla prowadzenia relacji z wlotu ul. Targowej z pasów ruchu (3-ci pas do zawracania).

Brak jest obliczeń przepustowości skrzyżowania Zamoyskiego – Sokola (wjazd na stadion).

5. Skrzyżowanie z ul. Targowa.

Skrzyżowanie funkcjonuje w godzinach porannych i popołudniowych na poziomie swobody „D”.

Wykonane obliczenia wskazują, że prawie na wszystkich wlotach występują stany przeciążeń.

Brak w opracowaniu przebiegu koordynacji sygnalizacji (wiązki lub trajektorii) wzdłuż ul. Targowej.

6. Skrzyżowanie z ul. Brzeska.

Na wysokości ul. Brzeskiej zaleca się sygnalizowanie przecięcia jezdni lokalnej, przejścia dla pieszych i ścieżki rowerowej przez Tramwaj.

7. Skrzyżowanie z ul. Markowska.

Ze względu na bezpieczeństwo pieszych należy rozważyć zmianę lokalizacji przejścia przez Trasę Świętokrzyską. Ze względu na rodzaj skrzyżowania (typu T.) sugeruje się lokalizację po stronie przeciwnej niż przedstawiona w rozwiązaniu chyba, że inne uwarunkowania wskazują inaczej.

W pobliżu rozważanego skrzyżowania (w odległości 40 m) na ul. Markowskiej znajduje się kolejne skrzyżowanie, dla którego nie podano rozwiązania.

8. Skrzyżowanie przejścia dla pieszych na wysokości dworca.

Ze względu na perony przystankowe dla tramwajów i autobusów przeanalizować zasadność sygnalizowania całości przejścia.

Brak danych o prognozowanym ruchu pieszych.

Wielkość tego ruchu określi rodzaj rozwiązania przejścia. Wskazane by było zastosowanie przejścia tunelowego z pochylnią.

9. Skrzyżowanie z Al. Tysiąclecia.

Skrzyżowanie funkcjonuje w godzinach porannych i popołudniowych na poziomie swobody „D”.

Wykonane obliczenia wskazują, że osiągnięta zostanie granica przepustowości zarówno w okresie szczytu porannego ( $X = 0,95 \pm 0,99$ ) jak i szczytu popołudniowego ( $X = 0,81 \pm 0,9$ ).

10. Skrzyżowanie z ul. Nowo-Zabraniecka.

Niezgodność segregacji ruchu na wlocie Trasy Świętokrzyskiej z przyjętą do obliczeń. W założonych programach sygnalizacji brak możliwości obsługi przejścia dla pieszych przez ul. Nowo-Zabraniecką.

Na podstawie przedstawionych materiałów stwierdza się że zaprojektowane rozwiązanie charakteryzuje się zbyt dużymi stopniami obciążenia, wskazującymi na braki przepustowości. W związku z powyższym sugeruje dążenie do takich nowych rozwiązań aby zapewniały stopnie obciążenia wlotu  $\leq 0,85$  i nie powołały stanów przeciążeń.

11. Skrzyżowanie z ul. Podlaska.

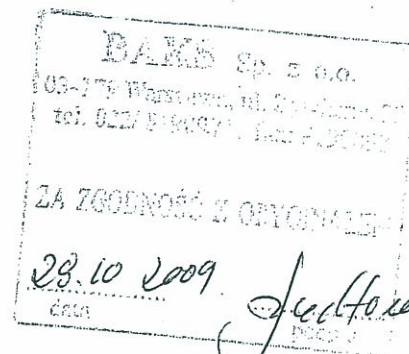
Przejście dla pieszych i ścieżkę rowerową należy zbliżyć do środka skrzyżowania.

Projekt organizacji ruchu, przed uzyskaniem opinii ZUD, należy zatwierdzić w tutejszym Urzędzie.

Opinia ważna wraz z rysunkiem 2 lata od daty wystawienia.

p.o. ZASTĘPCY DYREKTORA  
BIURA PROJEKTOWANIA I KONSULTACJI  
DS. TRANSPORTU I RUCHU

Janusz Galas



Do wiadomości:

Zarząd Dróg Miejskich  
ul. Chmielna 120  
00-801 Warszawa

Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych  
ul. Chmielna 120  
00-801 Warszawa





**REGIONALNY DYREKTOR  
OCHRONY ŚRODOWISKA  
W WARSZAWIE**

Warszawa, dnia 16 kwietnia 2009 r.

RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08

"BAKS" Sp. z o.o.	
W P Ł Y N Ę Ł O	
Dnia	29 -04- 2009
Przyjął:	<i>[Signature]</i>

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

Na podstawie art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. b, art. 46 ust. 1 pkt 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150, zwanej dalej „Poś”), w związku z art.153 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz.1227), art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm., zwanej dalej „Kpa”), po rozpatrzeniu wniosku Pana Jacka Wróblewskiego reprezentującego Miasto Stołeczne Warszawa - Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych z dnia 07 grudnia 2007 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, odcinek a – od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Tysiąclecia, odcinek b – od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej.

**określam**

**następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia**

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegające na budowie Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Wybrzeże Szczecińskie do skrzyżowania z projektowaną ul. Zabraniecką jest przedsięwzięciem częściowo nowym – obejmuje zarówno przebudowę istniejącego układu ulic, jak i budowę nowej drogi. Projektowana inwestycja zlokalizowana jest w obrębie Miasta Stołecznego Warszawy, na terenie Dzielnicy Praga Północ i Targówek, położonych w prawobrzeżnej części miasta, w powiecie warszawskim, w centralnej części województwa mazowieckiego.

Charakterystykę przedsięwzięcia stanowi załącznik Nr 1 do decyzji.

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

1. Czas realizacji przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum.
2. Prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie należy prowadzić w godzinach dziennych (6<sup>00</sup>-22<sup>00</sup>).
3. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.



- północnej trasy,
- ekran nr P4 na odcinku od 2+290 do 2+800 (do nasypu kolejowego) - po stronie północnej trasy,
  - ekran nr L1 na odcinku od 0+960 do 1+090 - po stronie południowej trasy,
  - ekran nr L2 na odcinku od 1+810 (oraz ok. 90,00m odcinek Al. Tysiąclecia) do 2+025 - po stronie południowej trasy.
- w uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę lokalizacji i długość ekranów akustycznych  $\pm 10\%$  ich długości przy jednoczesnym zachowaniu standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem.
2. Parametry techniczne ekranów należy ustalić w projekcie opracowanym na etapie projektu budowlanego. Parametry nie mogą być gorsze od założonych w raporcie tj.: współczynnik pochłaniania nie mniejszy niż  $a=0,65$ , wysokość minimum 5,00m. Ponadto należy wziąć pod uwagę możliwość wykonania ekranów akustycznych „tzw. zielonych” zakończonych dyfraktorami co pozwoli na zmniejszenie negatywnego oddziaływania trasy w zakresie zanieczyszczeń powietrza oraz oddziaływania akustycznego na wyższych kondygnacjach zabudowy chronionej. W okolicach portu Praskiego i Mostu Świętokrzyskiego ekrany akustyczne winny być nieprzezroczyste, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie skrzyżowań i rozjazdów, gdzie musi być zapewniona pełna widoczność. Tym samym dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych o kolorowym tle, z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych lub innych ciemnych figur. W budynkach niedostatecznie chronionych przez ekrany akustyczne tj. w pomieszczeniach mieszkalnych znajdujących się od strony przedmiotowej inwestycji należy wykonać wymianę okien na dźwiękoszczelne oraz zapewnić zgodną z przepisami wymianę powietrza.-Ww. prace należy wykonać na koszt i staraniem inwestora po oddaniu trasy do użytkowania na podstawie wyników analizy porealizacyjnej.
  3. Wzdłuż planowanej trasy, na odcinkach na których nie zaproponowano ekranów akustycznych należy zastosować w miarę możliwości obustronne pasy zwartej, zimozielonej zieleni izolacyjnej. Wprowadzając zieleni towarzyszącą należy brać pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa.
  4. W projekcie założenia zieleni - straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów W projekcie założenia zieleni przyulicznej należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki np. jarzębu szwedzkiego głogu, tarniny, dzikiej róży, śliwy ałycza, śnieguliczki, dzikiego bzu czarnego, rokitnika itp.), a także wykluczyć używanie torfu naturalnego przy odtwarzaniu siedlisk Parku na Szmulowiźnie. Nowo-posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.
  5. Należy wykonać nawierzchnie odporne na powstawanie kolein z odpowiednim doбором frakcji kruszywa dające niski poziom hałasu projektowanej drogi.
  6. Zaprojektować system odwadniający na całym odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, wyposażony w urządzenia podczyszczające ścieki opadowe, czyli separatory koalescencyjne i osadniki szlamowe, a na odcinku od ul. Zamoyskiego do ul. Zabranieckiej w urządzenia retencjonujące ścieki opadowe i kontrolujące wielkość zrzutu do kanalizacji ogólnospławnej.
  7. Planowane poszerzenie trasy w rejonie Portu Praskiego należy zaprojektować w sposób najmniej ingerujący w krajobraz i środowisko przyrodnicze, korzystając z terenu w sposób racjonalny i oszczędny, zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego.
  8. Zaprojektować 2 przejścia dla małych zwierząt w formie przepustów na odcinku od skrzyżowania z ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Sokolskiej wraz z systemem naprowadzającym (np. płotki betonowe, naprowadzające zwierzęta do przepustów).
  9. Dokonać adaptacji dwóch przepustów znajdujących się pod ul. Sokolą i łączących tereny łąkowe rozdzielone nasypem drogowym na ul. Sokolej i stanowiące przejście ekologiczne dla drobnych zwierząt.
  10. Przejścia dla płazów i gadów oraz innych małych zwierząt, zmodyfikowanym przepustem o średnicy min. 1,5 m. Dno przepustów suchych powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej.

#### **IV Wymagania dodatkowe:**

1. Opracować szczegółowe zasady odtworzenia siedlisk przyrodniczych, w szczególności zieleni miejskiej, oraz części parku na Szmulowiźnie, którego powierzchnia wskutek realizacji przedsięwzięcia ulegnie zmniejszeniu w porozumieniu z władzami Dzielnicy Praga Północ i na koszt Inwestora.
2. Prowadzić monitoring:



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

W trakcie postępowania uzyskano wymaganą prawem opinię Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie – postanowienie z dnia 19 marca 2008 roku znak: ZNS-712/20/MŚ/08, o konieczności sporządzenia raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko.

Wojewoda Mazowiecki na podstawie art. 51 ust. 2 Poś, kierując się kryteriami, o których mowa w art. 51 ust. 8 pkt 2 Poś, określonymi w § 5 rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzania raportu o oddziaływaniu na środowisko i biorąc pod uwagę wskazane wyżej postanowienie opiniujące, dnia 29 kwietnia 2008 roku wydał postanowienie, którym nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Podstawowym celem inwestycji jest odciążenie istniejącego układu drogowego, obsługującego dzielnice Praga Północ, Praga Południe i Targówek.

Realizacja inwestycji przyczyni się do: poprawy obsługi powiązań centrum lewobrzeżnej i prawobrzeżnej Warszawy, podniesienia standardu obsługi ruchu wewnętrznego, związanego z istniejącymi i projektowanymi obiektami, takimi jak Stadion Narodowy i Dworzec Wschodni, wzbogacenia układu drogowego wschodnich dzielnic Warszawy – budowa Trasy Świętokrzyskiej dalej na wschód przez projektowany ciąg ul. Ks. Ziemowita przyczyni się do podniesienia zdolności przepustowej tras drogowych, bezpieczniejszego podróżowania pomiędzy dzielnicami miasta, poprawy warunków społeczno-ekonomicznych w obrębie dzielnic.

Zakładanym efektem inwestycji, po jej zrealizowaniu dla użytkowników dróg będzie: skrócenie czasu podróżowania, zmniejszenie kosztów eksploatacji pojazdów, podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu a dla zarządcy drogi zmniejszenie kosztów utrzymania dróg sąsiednich co w rezultacie przyniesie spadek liczby wypadków, ograniczenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza. Projektowana trasa będzie obciążona największymi natężeniami ruchu w godzinie szczytu porannego około 2030 roku, kiedy to wykształci się centrum na Porcie Praskim oraz wypełni nowymi obiektami obszar Stadionu Narodowego, ciągu ul. Zamojskiego-Jagiellońska i ciągu ul. Kijowskiej. Realizowana inwestycja drogowa stanowi kolejny etap szerszego przedsięwzięcia, planowanego do realizacji na terenie Miasta Stołecznego Warszawy i bezpośrednio powiązana jest z innymi inwestycjami planowanymi do realizacji w najbliższej okolicy takich jak: budowa Stadionu Narodowego, budowa ul. Nowo-Zabranieckiej, budowa Al. Tysiąclecia.

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

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

Ad 1), 2

Inwestycja polegać będzie na budowie Trasy Świętokrzyskiej w Warszawie. Trasa na projektowanym odcinku będzie ulicą zbiorczą położoną centralnie w obszarze miasta o kierunku wschód-zachód i wiążącą centrum lewobrzeżne Warszawy z centralną Pragą. Na projektowanym odcinku stanowiącym przedłużeniu trasy mostowej znajdują się obiekty m. in. zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej.

Zgodnie z przedstawionym raportem oddziaływania inwestycji na środowisko szerokość pasa drogowego w liniach rozgraniczających wyniesie 35-60m ( z wyjątkiem placu przed Dworcem Wschodnim). Na odcinku od Wybrzeża Szczecińskiego do ul. Targowej w przekroju ulicy przewiduje się budowę dwóch jezdni jednokierunkowych dwupasowych z poszerzeniami na wlotach skrzyżowań dla przeprowadzenia lewo i prawoskrętów. Na tym odcinku przewiduje się pasy zieleni, dwustronne ciągi piesze oraz jednostronną ścieżkę rowerową. Na odcinku od ul. Targowej do ul. Tysiąclecia przewiduje się nawiązanie do stanu istniejącego ul. Kijowskiej, tzn. będą tu dwie jezdnie jednokierunkowe po 2 pasy ruchu z torowiskiem tramwajowym w pasie środkowym, pasy zieleni, dwustronne ciągi piesze i ścieżki rowerowe. Na odcinku od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej proponuje się przedłużenie przekroju poprzecznego ulicy z poprzedniego odcinka z rezerwą pasa środkowego dla rozbudowy trasy tramwajowej. Na całym odcinku Trasy Świętokrzyskiej przewiduje się komunikację transportu publicznego. Projektowana szerokość pasa ruchu wyniesie 3,25-3,50m. Minimalna szerokość chodników 2,00m, ścieżki rowerowej 2,50m.



W wariacie inwestycyjnym rozpatrywanym w integralnym związku z perspektywą rozwoju dzielnic Praga Północ i Targówek i biorąc pod uwagę istniejące i prognozowane natężenie ruchu na drogach sąsiadujących z projektowaną Trasą Świętokrzyską (ul. Wybrzeże Szczecińskie, Al. Solidarności, Targową, Radzymińską, Jagiellońską, Okrzei czy Kłopotowskiego), zrealizowanie inwestycji może okazać się korzystne dla otaczających te drogi zabudowań wielorodzinnych oraz obszarów chronionych. Przeprowadzenie inwestycji ograniczy kumulowanie się zanieczyszczeń powietrza we wszystkich elementach środowiska naturalnego. Kierowcy dotychczas korzystający z istniejących przeciążonych ulic, przemieszczający się pomiędzy dzielnicami Śródmieście, Praga Północ i Targówek, dzięki zrealizowaniu inwestycji, znacznie skrócą swój czas przejazdu, ze względu na skrócenie odległości i korzystną organizację ruchu. Wody opadowe zostaną ujęte w system kanalizacji, odprowadzający ścieki opadowe po oczyszczeniu do kanalizacji ogólnospławnej oraz Kanału Portu Praskiego i Wisły, nie pogarszając ich stanu czystości. Inwestycja nie spowoduje pogorszenia stosunków wodnych w rejonie inwestycji. Zrealizowanie inwestycji poprawi klimat akustyczny w okolicy dróg, z których zostanie przejęta duża część ruchu, pogorszy natomiast klimat akustyczny w okolicy projektowanej trasy. Przy budynkach znajdujących się w bezpośrednim oddziaływaniu akustycznym planowanej inwestycji, zainstalowane zostaną ekrany dźwiękochłonne i ewentualnie dźwiękochłonna stolarka okienna. Wprowadzenie nowoczesnego układu ruchu na skrzyżowaniach wpłynie korzystnie na bezpieczeństwo korzystających z drogi.

Negatywny wpływ oddziaływania na środowisko obserwować będziemy na terenie obecnego Parku na Szmulowiznie. W wyniku zrealizowania inwestycji zmniejszony zostanie obszar tego Parku oraz wyciętych zostanie wiele drzew. Po zrealizowaniu inwestycji możliwy jest scenariusz przejęcia przez Trasę Świętokrzyską części ruchu z obecnej ul. Wybrzeże Szczecińskie, wpływając korzystnie na klimat akustyczny obszaru Natura 2000, przylegającego do ul. Wybrzeże Szczecińskie. Port Praski, należący do Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu, zrealizowanie inwestycji odczuje w większym stopniu niż sąsiadujący z nim obszar należący do systemu Natura 2000. Ulica Sokola zostanie poszerzona praktycznie na całej długości – kosztem obszaru Portu Praskiego. W wyniku poszerzenia ul. Wybrzeże Szczecińskie w kierunku północnym zostanie dosypana skarpa i poszerzona jezdnia wraz z chodnikiem. Po zrealizowaniu inwestycji, analogicznie jak w przypadku obszaru Natura 2000, poprawie może ulec klimat akustyczny wzdłuż ul. Wybrzeże Szczecińskie, pogorszy się natomiast wzdłuż ul. Sokolej Do rozbiórki przeznaczony jest jeden obiekt wpisany do ewidencji zabytków (w złym stanie technicznym.). Inne obiekty przeznaczone do rozbiórki nie przedstawiają wartości historycznej, są to przeważnie obiekty usługowe i handlowe.

W okresie realizacji przedsięwzięcia można spodziewać się uciążliwości w zakresie wpływu na powietrze związanych z emisją substancji zanieczyszczających z procesu spalania paliw w silnikach spalinowych samochodów i innych pojazdów wykorzystywanych przy pracach budowlanych (np. koparek, ładowarek, spycharek). Ponadto, podczas prac ziemnych (wykopy, nasypy) może wystąpić zjawisko pylenia. Zasięg jego oddziaływania ograniczy się jednak do najbliższego otoczenia. Emisja substancji zanieczyszczających w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter średnio terminowy, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Przy odpowiedniej, standardowej organizacji robót budowlanych, uciążliwości te powinny być zminimalizowane i nie powinny przekroczyć poziomów dopuszczalnych, zastosowany sprzęt powinien mieć możliwie najlepsze parametry ekologiczne.

Dla prognozowanych natężeń ruchu przeprowadzono obliczenia rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń wokół drogi. Prognozy wykazują, że największy zasięg negatywnego oddziaływania na środowisko pod względem przekroczenia dopuszczalnych poziomów stężeń zanieczyszczeń powietrza będzie miała emisja tlenków azotu - do 250m od osi jezdni, w rejonie Portu Praskiego. Mogą występować przekroczenia dopuszczalnych stężeń tlenku węgla i węglowodorów aromatycznych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, W celu ochrony terenów graniczących z drogą zostaną zastosowane odpowiednie środki zabezpieczające środowisko. Elementami w pewnym stopniu ograniczającymi rozprzestrzenianie się zanieczyszczeń na tereny przyległe, gdzie zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa, są ekrany akustyczne. Jednakże nie zahamują one w pełni zanieczyszczeń, dlatego w celu dodatkowej ochrony przed rozprzestrzenianiem się zanieczyszczeń powietrza zostanie zaprojektowana zielen izolacyjna.

W okresie realizacji przedsięwzięcia podczas wykonywania prac budowlanych, na obszarach sąsiadujących z terenem budowy, może lokalnie wystąpić pogorszenie się klimatu akustycznego i mogą nastąpić okresowe przekroczenia dopuszczalnego poziomu dźwięku. Ponieważ będą one miały charakter krótkotrwały i będzie je charakteryzowała duża dynamika zmian, nie ma potrzeby stosowania tymczasowych urządzeń ochrony przed hałasem. Należy jednak tak zoptymalizować czas pracy, aby



krzewy będą dobrane gatunkowo (odporne na zanieczyszczenia, mrozoodporne, dostosowane do warunków gruntowo-wodnych oraz dostosowane do istniejącej zieleni). W projekcie założenia zieleni - straty w zieleni, w miarę możliwości ze względu na przebieg drogi w warunkach zabudowy miejskiej, należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa. Należy jednak wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki np. jarzębu szwedzkiego głogu, tarniny, dzikiej róży, śliwy ałycza, śnieguliczki, dzikiego bzu czarnego, rokitnika itp.), a także wykluczyć używanie torfu naturalnego przy odtwarzaniu siedlisk Parku na Szmulowiźnie..

Prace budowlane będą prowadzone we współpracy z nadzorem przyrodniczym w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni. Z uwagi na występujące w rejonie przedsięwzięcia populacje zwierząt (płazy, drobne ssaki) które w wyniku jej realizacji utracą łączność pomiędzy sobą Inwestor zaadoptuje dwa oraz zaprojektuje i wykona 2 przejścia dla tych zwierząt w formie przepustów na odcinku od skrzyżowania z ul. Wybrzeże Szczecińskie wzdłuż ul. Sokolej wraz z systemem naprowadzającym (np. płotki betonowe, naprowadzające zwierzęta do przepustów). Stopień wykorzystania przejść dla małych zwierząt pod ulicą Sokolą zostanie oceniony na podstawie prowadzonego monitoringu przez okres 3 lat od momentu oddania trasy do eksploatacji. Po zakończeniu prac teren zostanie uporządkowany i zagospodarowany. Odpady budowlane, w tym ziemia z wykopów i gruz budowlany nie będą składowane, przetwarzane i gospodarczo wykorzystywane na terenach objętych obszarowymi formami ochrony przyrody, będą segregowane i składowane w wydzielonym miejscu oraz regularnie odbierane przez odpowiednie podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych będą segregowane i oddzielane od odpadów obojętnych i nieszkodliwych i wywożone do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się ich utylizacją. Prawidłowa organizacja systemu bieżącego gospodarowania odpadami oraz właściwa organizacja placu budowy, jej zaplecza i parku maszyn wpłynie na minimalizację bezpośredniego oddziaływania odpadów na zdrowie i życie ludzi oraz na środowisko. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie systematycznie usuwana przez uprawnione podmioty. Podczas eksploatacji drogi powstaną typowe odpady stałe i ciekłe wynikające z użytkowania tej drogi. Odpady będą usuwane przez przeznaczone do tego celu jednostki.

W otoczeniu Trasy Świętokrzyskiej nie występują zinwentaryzowane stanowiska archeologiczne. W trakcie prac drogowych mogą jednak zostać ujawnione zabytki archeologiczne, dlatego też zaleca się, aby na etapie budowy wszelkie prace ziemne prowadzić tak, żeby w razie odkrycia zabytków archeologii przeprowadzić ratunkowe prace wykopaliskowe.

W związku z przebiegiem planowanej Trasy Świętokrzyskiej i występującymi tam obiektami zabytkowej architektury zostanie wyburzony obiekt wpisany do ewidencji Stołecznego Konserwatora Zabytków, zlokalizowany przy ul. Objazdowej 2 – magazyn (budynek w stanie bardzo złym – pozostały praktycznie same ściany). Będą prowadzone prace bezpośrednio przy budynkach wpisanych do ewidencji i rejestru zabytków, w tym w odległości kilkuset metrów od terenu Zajezdni Tramwajowej przy ul. Kawęczyńskiej jednak ze względu na zakres robót i odległość od inwestycji nie ma niebezpieczeństwa narażenia tych obiektów na uszkodzenia.

Ad.3)

Inwestor opracuje szczegółowe zasady odtworzenia siedlisk przyrodniczych, w szczególności zieleni miejskiej, oraz części parku na Szmulowiźnie, którego powierzchnia wskutek realizacji przedsięwzięcia ulegnie zmniejszeniu w porozumieniu z władzami Dzielnicy Praga Północ i na koszt Inwestora. Udatności odtworzenia siedlisk przyrodniczych zostanie stwierdzona w oparciu o prowadzony przez okres 5 lat od momentu oddania trasy do eksploatacji monitoring.

Na Inwestora nałożono obowiązek wykonania monitoringu przez okres 3 lat od momentu oddania trasy do eksploatacji w ramach którego Inwestor uzyska informacje na temat wykorzystania przejść dla zwierząt oraz monitoringu udatności odtworzenia siedlisk przyrodniczych wymienionych w ust. IV.1 przez okres 5 lat od momentu oddania trasy do eksploatacji, którego pierwszy wynik przedstawi w analizie.

Na Inwestora nałożono obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie hałasu i ochrony powietrza, w której dokona się porównania ustaleń zawartych w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko i w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w szczególności ustaleń dotyczących przewidywanego charakteru i zakresu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz planowanych działań zapobiegawczych z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na



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

**Praskie Stowarzyszenie Mieszkańców „Michałów” pismem z dnia 20.02.2009r. zgłosiło następujące uwagi i wnioski**

**Ad. II. Wnioski – Ad. I a-m**

1.	Wniosek o nie wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. inwestycji dla odcinka b do czasu opracowania najbardziej korzystnego dla środowiska przebiegu Trasy Świętokrzyskiej	Wniosek nie został uwzględniony, ponieważ takie analizy były prowadzone i ostatecznie przebieg Trasy uwzględniający maksymalne zbliżenie do torów kolejowych i minimalne parametry techniczne dla ul. kl. Z tramwajem, został zatwierdzony na Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych przy ZDM w dniu 10.04.2008r. jako obowiązujący do projektu budowlanego.
----	---	--

**II. Wnioski – Ad. II**

2.	1) Ograniczenie szerokości trasy do dwu pasów ruchu w każdą stronę na całym odcinku b.	Wniosek został uwzględniony w opracowaniu wybranym do realizacji tj. w projekcie budowlanym.
3.	2) Zwężenie Trasy na odcinku od wys. ul. Objazdowej do przecięcia torów kolejowych do dwu pasów ruchu o szer. 2,75m.	Wniosek nie został uwzględniony w związku z przepisami § 15 i § 16 zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. dotyczącymi parametrów technicznych pasów ruchu dla trasy z dużym natężeniem ruchu pojazdów autobusowych.
4.	3) Zagłębienie trasy w półtunelu lub tunelu na wys. terenu zielonego przy ul. Kawęczyńskiej lub oddzielenie od terenu zielonego wałem ziemnym.	Wniosek został uwzględniony w opracowaniu wybranym do realizacji tj. w projekcie budowlanym.
5.	4) Zaprojektowanie po południowej stronie Trasy na odcinku od ul. Objazdowej do ul. Kawęczyńskiej wyłącznie ciągu pieszo-rowerowego o szer. 2,5m bez odrębnej ścieżki rowerowej.	Wniosek nie został uwzględniony ze względu na niezgodność z przepisami § 47 zawartymi w Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. dotyczącymi parametrów technicznych dla ścieżki dwukierunkowej jaką projektuje się na tej trasie.
6.	5) Poprowadzenie ścieżki rowerowej na odcinku b wyłącznie po północnej stronie trasy.	Wniosek nie został uwzględniony. Przekrój Trasy został potwierdzony opiniami komunikacyjnymi Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy nr 797/08 i ZDM nr 1493/08. Na całej trasie występują dwustronne ciągi piesze i rowerowe na odc. b.
7.	6) Poprowadzenie ścieżki rowerowej na odc. od wys. ul. Objazdowej do przecięcia torów kolejowych poza liniami rozgraniczającymi Trasę przez tereny zielone i włączenie jej w linie rozgraniczające Trasę na wys. ul. Kawęczyńskiej.	Wniosek został uwzględniony w wariantcie wybranym do realizacji, ponieważ tylko jezdnia i środkowy pas pod trasę tramwajową prowadzone są wykopem, natomiast ciągi piesze i rowerowe w poziomie istniejącego terenu.
8.	7) Poprowadzenie linii tramwajowej na odc. od Al. Tysiąclecia do ul. Nowozabranieckiej po północnej stronie (wariant A) lub poprowadzenie linii tramwajowej od tunelu pod torami kolejowymi linii gdańskiej ul. Kawęczyńską (wariant B..)	Wniosek nie został uwzględniony, ponieważ symetryczny układ prowadzenia linii tramwajowej to jest w pasie środkowym ciągu Trasy Świętokrzyskiej dalej na Targówku ul. Ziemowita, przyjęto jako korzystniejszy z punktu widzenia bezpieczeństwa i organizacji ruchu na skrzyżowaniach zgodnie z ustaleniami ze spotkania w Urzędzie m.st. Warszawy w dniu 31 marca 2008 r. w sprawie projektu koncepcyjnego Trasy Świętokrzyskiej.
9.	8) Max. zwężenie pasa tramwajowego do 8m na odc. od ul.	Wniosku został uwzględniony w wariantcie wybranym do realizacji.



	Ząbek.	
19.	Ad. 5 Przedłożony projekt przebiegu Trasy na tym odcinku jest nieakceptowany społecznie.	Realizacja każdej inwestycji drogowej przyczynia się do powstawania konfliktów pomiędzy inwestorem planowanego przedsięwzięcia, a mieszkańcami. Dotyczy to szczególnie lokalizacji nowych przedsięwzięć, do których zaliczana jest planowana inwestycja. Zawarty w Raporcie projekt przebiegu trasy jest racjonalnym kompromisem pomiędzy potrzebami komunikacyjnymi a koniecznością zachowania terenów zielonych oraz obiektów zabytkowych. Patrz – pkt 26 (SISKOM - popiera przebieg Trasy Świętokrzyskiej).
20.	Ad. 6 Przedłożony projekt nie przewiduje kompensat przyrodniczych.	Uwaga jest bez znaczenia, bowiem to decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach może nałożyć na Inwestora obowiązek wykonania kompensacji przyrodniczej o ile jest to uzasadnione i poparte analizą wielokryterialną zawartą w raporcie OOS. Niniejsza decyzja wprowadza szereg warunków minimalizujących które w pełni zabezpieczą środowisko przed ewentualnym jej negatywnym wpływem.
<b>Przewodnicząca Rady Dzielnicy Praga Północ przekazała wniesione pismem z dnia 19.02.2009 r. Stanowisko nr 14 Rady Dzielnicy Praga Północ z dnia 09.12.2008 r.</b>		
21.	Uznając ważność i potrzebę budowy Trasy Świętokrzyskiej, Rada Dzielnicy stoi na stanowisku, że budowa Trasy nie może naruszać drzewostanu Parku przy ul. Kawęczyńskiej oraz doprowadzać do wyburzeń budynków Młyna Michła.	Wniosek Rady Dzielnicy nie może być uwzględniony, bez zmiany korytarza drogowego określonego w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy przyjętego uchwałą nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10.10.2006r. oraz w obowiązującym miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego „Targówek Przemysłowy I” Na odcinku działki Młynów Michła i Parku tereny kolejowe bezpośrednio przylegają do tych obiektów i dlatego zawężony korytarz drogowy do 34,0m przebiega przez fragmenty działki Młynów Michła i parku.
<b>Stowarzyszenie Integracji Społecznej Komunikacji pismem z dnia 20.02.2009r. wniosło o:</b>		
22.	1) uzupełnienie sieci przystanków o przystanek autobusowy przy wejściu na stację metra Stadion i na stację PKP Warszawa Stadion przy jezdni pld. w okolicy km 0+500.	Wniosku nie uwzględniono na etapie decyzji środowiskowej. Wniosek będzie uwzględniony w projekcie budowlanym zgodnie z opinią Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie – pismo z dnia 18.02.2008 r. nr ZTM/PP/2-631/3/2-08/JC.
23.	2) zmianę organizacji ruchu tramwajowego w rejonie zajezdni tramwajowej Praga: a) poprowadzenie torów tramwajowych w pasie dzielącym Al. Tysiąclecia b) budowa wjazdu do zajezdni tramwajowej Praga od strony wschodniej, ul. Kawęczyńską na wschód a następnie ul. Otwocką do Trasy Świętokrzyskiej	Wniosek nie może być uwzględniony ponieważ wykracza poza granicę przedsięwzięcia oraz zakres przebudowy układu tramwajowego.
24.	3) działania w ramach rekompensaty za utracony w wyniku realizacji fragment parku a) rewitalizację pozostałej części parku przy ul. Kawęczyńskiej	Wniosek został uwzględniony w ust. IV pkt 1 sentencji decyzji.



	bezzasadnych założeń oraz uzasadnienia stwierdzeń o korzystnym wpływie inwestycji na środowisko.	
29.	6) o zwrócenie raportu Inwestorowi z nakazem uzupełnienia go o sposoby minimalizacji oddziaływania na środowisko dostosowane do uwarunkowań terenowych	Wniosek nie został uwzględniony. W decyzji, wprowadzono warunki minimalizujące negatywne oddziaływanie przedsięwzięcia na środowisko biorąc pod uwagę ochronę terenów chronionych, uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochroną zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa.
30.	7) o zwrócenie raportu Inwestorowi ze względu na brak analizy wariantu zerowego	Wniosek ten uwzględniono w raporcie OOS. W dokumencie tym przeanalizowano szczegółowo oddziaływanie nowej drogi na okoliczne siedliska ludzkie i zaproponowano odpowiednie środki łagodzące. Analizie poddano dwa warianty przedsięwzięcia: wariant „0” i wariant inwestycyjny. Wariantowanie rozpatrywano w kontekście rozwiązań komunikacyjnych m. st. Warszawy. Jednocześnie dokonano analizy oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze. Uwzględniono również wpływ planowanej trasy na obszar Specjalnej Ochrony Ptaków „Dolina Środkowej Wisły” (PLB 140004) oraz Port Praski należący do Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Ponadto zostało wzięte pod uwagę oddziaływanie przedsięwzięcia na zwierzęta, na zmiany w krajobrazie i szacie roślinnej, zanieczyszczenie powietrza, wód, gleb, klimat akustyczny. Analiza objęła również kwestię powstawania odpadów, uciążliwość robót drogowych. Porównanie wykazało, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska i zdrowia ludzi jest wariant inwestycyjny ze względu na wprowadzenie nowoczesnego układu ruchu na skrzyżowaniach (wpływie korzystnie na bezpieczeństwo korzystających z drogi), ograniczy kumulowanie się zanieczyszczeń powietrza, wprowadzi środki ochrony środowiska.
31.	8) i 9) o zwrócenie raportu Inwestorowi z nakazem przeanalizowania wariantów o węższej jezdni, nie ingerujących w Park na Szmulowiznie, korzystniejsze dla ekologicznych środków transportu.	Wniosku nie uwzględniono. Przebieg trasy oraz rozwiązania - projektowe zostały uzgodnione i przyjęte na posiedzeniu KOPI.
32.	10) Warunki dla ruchu rowerowego: a) o bezkolizyjny przejazd dla rowerów pod Mostem Świętokrzyskim wzdłuż Wybrzeża Szczecińskiego b) o przebudowę istniejących wjazdów drogi rowerowej na Most Świętokrzyski c) o zachowanie ciągłości trasy rowerowej po wschodniej stronie ul. Sokolej. d) Przewidzenie pasów rowerowych po obu stronach jezdni lub	Wnioski zostały uwzględnione - w rozwiązaniu podanym do opinii komunikacyjnej nr 797/08 Biura Drogownictwa i Komunikacji w konsultacji z „Zielonym Mazowszem”.



	przejsć dla płazów i innych zwierząt na terenie Parku Praskiego.	Sokolej i stanowiące przejście ekologiczne dla drobnych zwierząt oraz zostaną zaprojektowane 2 przejścia dla małych zwierząt w formie przepustów na odcinku od skrzyżowania z ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Sokolskiej wraz z systemem naprowadzającym (np. płotki betonowe, naprowadzające zwierzęta do przepustów – patrz ust. III pkt 9 i 10 sentencji decyzji.
42.	Opracowanie szczegółowych zasad kompensacji przyrodniczej.	Wniosek uwzględniono w ust. IV pkt 1 sentencji decyzji.
43.	1) Wycinka drzew i krzewów może być wykonana poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych ptaków czyli w czasie od 1 września do końca lutego	Wniosek uwzględniono w ustępie II pkt 9 sentencji decyzji.
44.	2) Nakaz wykonania i zawieszenia pod nadzorem ornitologa (na koszt inwestora) 300 sztuk skrzynek lęgowych różnych typów terminie do 6 miesięcy po uprawomocnieniu się wydanej decyzji przede wszystkim w zadrzewieniach prawego brzegu Wisły w dz. Praga Północ, na terenie zieleni Portu Praskiego i w ocalałej części Parku na Szmulowiznie.	Wniosku nie uwzględniono ze względu na brak wyszczególnienia ilości poszczególnych typów budek, jak również brak ustalenia odległości jaka powinna je dzielić. Dyskusyjna jest kwestia ilości budek proponowanych do zawieszenia. Odległość jaka powinna dzielić budki lęgowe nie jest jasno ustalona. W dawniejszych publikacjach (Jabłoński <i>et al.</i> 1979) zaleca się wieszać je w odległości 20-50 metrów od siebie, a na dużych obszarach i w środowiskach ubogich nawet co 100 m. Nowsze publikacje podają, że w lesie nie warto wieszać więcej niż 3-4 budki na 1 ha (Kruszewicz 2005), gdyż w większym zagęszczeniu budki mogą nie być zasiedlane. Gęsto zawieszane budki mogą też zwracać uwagę drapieżników, a także dzięciołów, które czasem rozkuwają budki i niszczą lęgi. Zadrzewienia lęgowe prawego brzegu Wisły w dzielnicy Praga Północ oraz tereny zieleni Portu Praskiego nie są z pewnością siedliskami ubogimi. Według atlasu ptaków Warszawy (Luniak <i>et al.</i> 2001) w tej okolicy stwierdzono gniazdowanie 3 gatunków dzięciołów oraz 11 gatunków innych dziuplaków. Spośród nich bogatka i modraszka osiągały na tle Warszawy wysokie zagęszczenia właśnie w okolicy Portu Praskiego. Zadrzewienia na prawym brzegu Wisły w dzielnicy Praga Północ, wraz z zielenią Portu Praskiego i parku na Szmulowiznie zajmują około 60 ha, z czego część zadrzewień nadrzecznych ma charakter liniowy. Biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania wydaje się, że liczba 300 budek proponowanych do wywieszenia na tym terenie jest zawyżona. Zapewne bardziej odpowiednią byłaby liczba 150-200 budek, z których znaczną część powinny stanowić budki dla szpaka – gatunku wykazującego silny terytorializm tylko w bliskim sąsiedztwie gniazda. Jednakże wniosek OTOP-u zostanie uwzględniony na etapie wydania decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej pod warunkiem uszczegółowienia wniosku w ww. zakresie. W związku z powyższym Inwestor, przed złożeniem wniosku o wydanie ww. decyzji, zwróci się do Towarzystwa celem



51.	9) Do nawożenia nowo założonej zieleni a także przy odtwarzaniu siedlisk Parku na Szmulowiznie wykluczyć używanie torfu naturalnego.	Wniosek uwzględniono w ust. III pkt 4 sentencji decyzji.
52.	10) Wprowadzenie warunku wykonania (w okresie 3-letnim, po oddaniu Trasy Świętokrzyskiej) monitoringu przyrodniczego w zakresie: a) udatności wykonania zasadniczej kompensacji przyrodniczej- odtworzenie siedlisk przyrodniczych Parku na Szmulowiznie- musi być realizowany w okresie dłuższym- np. 5 lat b) monitoring zajęcia skrzynek lęgowych c) monitoring wykorzystania przejść podziemnych pod ulicą Sokolą przez płazy i inne drobne zwierzęta.	Wniosek 10) a) i c) uwzględniono w ust. IV pkt 2 sentencji decyzji. Wniosek 10) b) nie uwzględniono- uzasadnienie w pkt 44 tabeli. Ta część wniosku mieści się w zadaniach statutowych OTOP i nie ma przeciwwskazań formalnych, aby podane działania nie były przez OTOP prowadzone.  Wniosku nie uwzględniono.

Poza „terminem określonym przez organ do wniesienia uwag i wniosków” uwagi i wnioski złożyli: Zarząd Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Siedleckiej 62 w Warszawie (data nadania 25.02.2009 r.). Stosownie do art. 32 ust. 1a Poś uwagi i wnioski złożone poza terminem „21 dni” pozostawia się bez rozpatrzenia.

**Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.** Inwestor stosownie do art. 108 kpa wniósł o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny. Przedmiotowa trasa jest jednym z głównych ciągów komunikacyjnych obsługujących nowo budowany Stadion Narodowy. Jest ważny z punktu widzenia Euro 2012. Z tego względu została wpisana w ustawę dotyczącą Euro 2012 i niezbędnym jest jej wybudowanie przed planowanymi rozgrywkami w 2012 roku. Od strony wschodniej przedmiotowa trasa łączy obwodnicę śródmiejska z Dworcem Wschodnim oraz budowanym układem komunikacyjnym obsługującym Stadion Narodowy, co ma zapewnić bezkolizyjną obsługę ruchu samochodowego. Od strony zachodniej zapewni skomunikowanie Stadionu Narodowego z centralnymi dzielnicami Warszawy poprzez Most Świętokrzyski. Dzięki budowie Trasy Świętokrzyskiej łatwiejsze będzie skomunikowanie stadionu jak również prawo i lewo-brzeżnej Warszawy systemami transportu komunalnego. W zakresie budowy zostały uwzględnione powiązania zarówno ze stacją metra jak również z dworcem kolejowym.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak w sentencji.

**Pouczenie:**

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



REGIONALNY DYREKTOR  
Ochrony Środowiska w Warszawie  
Aleksandra Atłowska





Warszawa 28.01.2010r.

**ZARZĄD DRÓG MIEJSKICH**  
ul. Chmielna 120  
00 - 801 Warszawa,  
tel. 620 10 21, fax. 620 91 71  
e-mail: zdm@zdm.waw.pl

"Baks" Sp. z o.o.  
03-179 Warszawa  
ul. Żywiczna 22

ZDM-ZUWD/G-AOR-5541-35-1-10

**Dot: uzgodnienia konstrukcji nawierzchni Trasy Świętokrzyskiej**

*W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 06.01.2010, dotyczące uzgodnienia konstrukcji nawierzchni Trasy Świętokrzyskiej, Zarząd Dróg Miejskich, po otrzymaniu uzupełniających dokumentów, uzgadnia projektowaną konstrukcję nawierzchni, na warunkach:*

- 1. Rozszerzenie zakresu remontu chodnika w ul. Targowej oraz ul. Zamoyskiego i uwzględnienie w projekcie wymiany chodnika (z krawężnikiem) - po stronie północnej ul. Targowej na odcinku od Trasy Świętokrzyskiej do ul. Skaryszewskiej i po stronie południowej ul. Zamoyskiego na odcinku od Trasy Świętokrzyskiej do al. Zielenieckiej*
- 2. Wykonanie warstwy ścieralnej nawierzchni jezdni z mieszanki mineralno-asfaltowej SMA zgodnie z PN-EN 13108-5 i z innych MMA zgodnie z pozostałymi normami serii PN-EN 13108*
- 3. Wykonanie w-wy wiążącej MMA modyfikowanej polimerami*
- 4. Określenie w projekcie parametrów technicznych geosiatki*
- 5. Wzmocnienie skarp wykopów i nasypów geowłókniną i określenie w projekcie jej parametrów technicznych*
- 6. Wykonanie przy krawężnikach ławy betonowej z betonu B-15*
- 7. Zastosowanie na chodnikach, parkingach i zjazdach kostki brukowej typu BEHATON*
- 8. Na parkingach, na liniach wyznaczających miejsca postojowe, zastosowanie kostki w kolorze grafitowym*

9. Obniżenie krawężników na przejściu dla pieszych z zastosowaniem dwóch rzędów żółtych płyt chodnikowych z wypustkami
10. W zakresie budowy nawierzchni zatoki autobusowej:
  - wykonanie dylatowanej podbudowy gr. 20 cm z betonu C12/15 (B15),
  - wykonanie dylatowanej płyty z betonu C30/37 gr. 22 cm z wypełnieniem szczelin masą zalewową
11. Wzdłuż krawędzi prostej peronu przystankowego wykonanie:
  - przy krawężniku: pasa płytek antypoślizgowych (30cm x 30cm)
  - pasa z żółtymi płytkami z wypustkami (40x40 cm).
12. Kanalizację deszczową i pozostałe sieci należy usytuować poza jezdnią
13. Sytuowanie krętek ściekowych bez wychodzenia poza obrys ścieku. Zastosowanie wpustów krawężnikowych lub zwykłych z uskokiem krawężnika.
14. W zakresie oznakowania poziomego:
  - na nawierzchniach bitumicznych - oznakowanie poziome wykonane z taśm odblaskowych ze strukturą, wprasowywanych w świeżo wykonaną warstwę asfaltową (metoda INLAY),
  - ścieżki rowerowe, torowiska betonowe, chodniki i nawierzchnie betonowe jezdni - oznakowanie poziome grubowarstwowe chemoutwardzalne strukturalne
15. Pozostałe elementy konstrukcji jak w projekcie

Jednocześnie informujemy, że przed przystąpieniem do wykonania robót, obowiązkiem Wykonawcy jest dopełnienie formalności związanych z uzyskaniem zezwolenia na zajęcie pasa drogowego. Uzgodnienie ważne wraz z podpisanymi rysunkami.

Otrzymuje:

Wydział Dróg - Zespół ds. Decyzji Administracyjnych w/m

  
Inż. inż. Miroslaw Mazubek

A.O. 550-17-21  
K.C. 550-17-21  
A.B. 550-17-21



### **III. CZĘŚĆ RYSUNKOWA**