



Warszawa, dnia 29 kwietnia 2011 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.4200.12.2011.JI

załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia

Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” dla wariantu proponowanego przez Inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła „Przyczółkowa” do mostu nad rz. Wilanówką, z mostem na rz. Wiśle o konstrukcji płaskiej.

I. INWESTOR

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

II. OPIS I LOKALIZACJA PLANOWANEGO PRZEDSIĘWZIĘCIA

Planowane przedsięwzięcie polega na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy (POW) na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” w wariantcie proponowanym przez Inwestora, tj. z drogą w tunelu zamkniętym od km 0+800 do km 3+455, na nasypie na odcinku od węzła Przyczółkowa do mostu nad rz. Wilanówką, z mostem na rz. Wiśle o konstrukcji płaskiej.

Przedsięwzięcie to będzie nową drogą dwujezdniową o parametrach technicznych drogi ekspresowej i stanowić (będzie realizowane jako odrębne zadanie inwestycyjne) element obwodnicy Warszawy w ciągu dróg ekspresowych. Obwodnica ekspresowa będzie łączyć się z budowaną autostradą A-2: od zachodu - w węźle „Konotopa”, od wschodu – w węźle „Lubelska”. Umożliwi ona połączenie pomiędzy dzielnicami Warszawy, rozwój infrastruktury drogowej obszaru metropolitalnego, a także powiązanie sieci dróg miejskich z planowaną autostradą A -2.

Planowane przedsięwzięcie będzie drogą ekspresową o ograniczonym dostępie - przeznaczoną wyłącznie dla ruchu pojazdów samochodowych i nie obsługującą bezpośrednio przyległego terenu, wyposażoną w dwie jezdnie, posiadającą wielopoziomowe skrzyżowania z przecinającymi ją innymi drogami komunikacji.

Dla projektowanego odcinka POW pomiędzy węzłem „Puławska” a węzłem „Lubelska” przyjęto 2 x 3 pasy ruchu + pas awaryjny na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”, za wyjątkiem odcinka przeprawy przez Wisłę, gdzie planuje się 2x4 pasy ruchu.

Przedmiotowy odcinek Południowej Obwodnicy Warszawy zaczyna się w km 0+300,00 i kończy w km 18+950. Całkowita długość przewidzianej do realizacji drogi wyniesie 18,65 km.

Wezeł „Lubelska” (od km 18+950 do km 20+543,75) realizowany będzie w ramach przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) od węzła „Marki – Drewnica” do węzła „Lubelska”. Węzeł „Puławska” przedsięwzięcia polegającego na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Lotnisko” do węzła „Puławska”.

Administracyjnie omawiany odcinek drogi położony jest w województwie mazowieckim - powiecie: m.st. Warszawy (dzielnica Warszawa – Usynów, dzielnica Warszawa – Wilanów i dzielnica Warszawa – Wawer) oraz w powiecie otwockim (gmina Wiązowa).

III. PODSTAWOWE ZAŁOŻENIA PROJEKTOWE

Trasa POW przechodzi przez tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej, jednorodzinnej, obszary wiejskie na terenie gminy Wiązowa oraz przez teren leśny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Początek przedmiotowej drogi znajduje się w odległości ok. 300 m od ul. Puławskiej w kierunku wschodnim – jako kontynuacja odcinka Lotnisko – Puławska. Następnie w rejonie Ursynowa, gdzie znajduje się najbardziej gęsta zabudowa mieszkaniowa w otoczeniu i sąsiedztwie drogi trasa zostanie poprowadzona w tunelu o długości 2655 m od ok. km 0+800 do ok. km 3+455. Na tym odcinku trasa przebiega przez tereny mieszkaniowo - usługowe. Zarówno po stronie prawej jak i lewej analizowanej trasy występuje zabudowa wielorodzinna. Następnie na odcinku ok. 2000 m (od skarpy doliny Wisły do skrzyżowania z ul. Przyczółkową trasa przebiega przez tereny nie objęte zabudową. Dalej przebiega przez tereny rolne, nieużytki i inne tereny zielone. Na odcinku od ul. Przyczółkowej do rz. Wilanówki – (za węzłem Przyczółkowa) wiaduktem o długości ok. 300 m i dalej nasypem o wysokości od 1,5 do 5,5 m i długości ok. 1100 m i dalej mostem nad Wilanówką. W końcu odcinka od ul. Syta do ul. Włóki występuje nieliczna - zarówno po prawej jak i po lewej stronie – zabudowa mieszkaniowo - zagrodowa jednorodzinna; dalej tereny zielone Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Przeprawa przez Wisłę zostanie zrealizowana przez most o płaskiej konstrukcji, gdzie oś drogi została przesunięta w kierunku północnym o ok. 140 m od przebiegu pierwotnie ustalonego, w wyniku czego, m.in. nastąpi oddalenie trasy od rezerwatu przyrody „Kępa Zawadowska”. Za węzłem „Wał Miedzeszyński” zlokalizowana jest gęsto zabudowa jednorodzinna wraz z zabudowaniami gospodarczymi. Na terenie dzielnicy Wawer w rejonie linii kolejowej PKP i ul. Patriotów zakłada się poprowadzenie planowanej drogi w tunelu. Następnie na odcinku od granic Mazowieckiego Parku Krajobrazowego (ul. Przełęcz) do wschodniej granicy projektowanego rezerwatu przyrody „Biały Ług” (1600 m) analizowanej trasy występuje zabudowa jednorodzinna, mieszkaniowa I i II kondygnacyjna. Trasa na całym analizowanym odcinku przebiega przez Mazowiecki Park Krajobrazowy. Na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oś drogi została przesunięta w kierunku północnym o ok. 100 m od przebiegu pierwotnie planowanego na długości ok. 2 km w celu oddalenia trasy od Jez. Torfy. Od wschodniej granicy Mazowieckiego Parku Krajobrazowego do węzła „Lubelska” po obu stronach projektowanej drogi zlokalizowane są przeważnie zabudowania mieszkaniowe (budynki jednorodzinne I i II kondygnacyjne). Oprócz zabudowań jednorodzinnych występują zabudowania usługowe (bary, sklepy, stacje paliw itp.) zlokalizowane przeważnie wzdłuż istniejącej drogi nr 17.

Na omawianym odcinku drogi ekspresowej przewiduje się obiekty inżynierskie takie, jak: mosty, wiadukty, estakady oraz kładki pieszo-rowerowe.

Zgodnie z przyjętym do realizacji wariantem przedsięwzięcie polegające na budowie POW obejmuje:

- budowę tunelu zamkniętego w rejonie Ursynowa z przejściem pod metrem, o długości 2655 m od ok. km 0+800 do ok. km 3+455;
- poprowadzenie drogi na odcinku Łąk Wilanowskich na nasypie od km 5+220 do km 7+300 za wyjątkiem węzła Przyczółkowa i mostu na rz. Wilanówka;
- budowę mostu o płaskiej konstrukcji na przeprawie przez Wisłę.

Na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego planuje się budowę estakad. Przejście Południowej Obwodnicy Warszawy przez obszar Mazowieckiego Parku Krajobrazowego wymaga przyjęcia

rozwiązań technicznych, które zminimalizują szkodliwy wpływ trasy na otoczenie. Walory krajobrazowe, cenna roślinność oraz warunki gruntowo – wodne, charakterystyczne dla terenów bagiennych i podmokłych, wykluczają prowadzenie trasy po terenie, jak również zagłębianie jej w tunel. Jednym z ważniejszych obiektów inżynierskich będzie tunel w dzielnicy Ursynów od km 0+800 do km 3+450. Tunel wyposażony będzie w urządzenia zapewniające bezpieczeństwo (system wentylacyjny dla zapewnienia oddymiania, oświetlenie, sieć wodociągowo – kanalizacyjną, system sterowania ruchem pojazdów: monitoring natężenia ruchu, kontrola ruchu pojazdów; system łączności, nagłośnienia, monitorowania i kontroli, w tym pomiarów stężenia tlenu węgla). W obecnej fazie prac projektowych nie rozstrzygnięto szczegółów technologicznych instalacji wentylacyjnej i sposobu odprowadzania powietrza z tunelu. Możliwe jest usuwanie za pomocą systemu wentylacji wzdłużnej (emisja odbywać się będzie poprzez portale tunelu) lub system wentylacji poprzecznej i wzdłużnej (emisja poprzez portale i wyrzutnie). Wybór zostanie dokonany po przeprowadzeniu szczegółowych obliczeń.

POW na odcinku objętym projektem będzie powodować kolizję zarówno z istniejącą siecią infrastruktury technicznej (łącznie ok. 5.330 m) jak i siecią hydrograficzną obejmującą cieki naturalne i sztuczne (łączna długość kolizji ok. 3.290 m).

Zaprojektowany sposób odprowadzania i odbioru wód opadowych z drogi zakłada:

Odprowadzenie wód z trasy rowami otwartymi poza odcinkami trasy przebiegającymi przez tereny zabudowane lub skomplikowane wysokościowo skrzyżowania. Na terenie tunelu, mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych wody z drogi będą odprowadzane kanalizacją deszczową. Odbiornikami wód opadowych z trasy POW będą: Kanał Grabowski, Wisła, Rów Zagoździański, rów melioracyjny w km 19+740 oraz ziemia. Przed zrzutem wód do odbiorników wody opadowe i roztopowe będą podczyszczane (system rowów trawiastych, osadniki, separatory, zbiorniki retencyjno-infiltracyjne, zbiorniki infiltracyjne).

POWIĄZANIA I OBSŁUGA TERENÓW PRZYLEGLYCH

Na przedmiotowym odcinku drogi POW w ramach przedsięwzięcia planuje się budowę następujących węzłów drogowych:

- węzeł „Ursynów-Zachód”;
- węzeł „Ursynów-Wschód”;
- węzeł „Przyczółkowa”;
- węzeł „Wał Miedzeszyński”;
- węzeł „Patriotów”;

Docelowo przewidziane są dodatkowe dwa węzły:

- z projektowaną ulicą Czerniakowską, który usytuowany będzie na odcinku pomiędzy węzłem „Przyczółkowa” a węzłem „Wał Miedzeszyński”;
- z projektowaną trasą Olszynki Grochowskiej, który usytuowany będzie pomiędzy węzłem „Wał Miedzeszyński” a węzłem „Patriotów”.

Projektowana trasa POW powiązana będzie z istniejącym układem drogowym za pomocą węzłów drogowych. Trasa będzie powiązana z następującymi drogami:

- węzeł „Puławska” ul. Puławska - droga krajowa nr 79;
- węzeł „Ursynów-Zachód” ul. Indiry Gandhi - droga gminna;
- węzeł „Ursynów-Zachód” ul. Płaskowicka - droga gminna;
- węzeł „Przyczółkowa” ul. Przyczółkowa - droga wojewódzka nr 724;
- węzeł „Czerniakowska-bis” proj. droga Czerniakowska-bis;
- węzeł „Wał Miedzeszyński” ul. Wał Miedzeszyński - droga wojewódzka nr 801
ul. Ogórkowa - droga gminna;
- węzeł „Olszynka Grochowska” docelowo projektowana droga Olszynka Grochowska;
- węzeł „Patriotów” ul. Patriotów - droga powiatowa;
- węzeł „Lubelska” droga krajowa nr 17, autostrada A2.

PARAMETRY TECHNICZNE DROGI

klasa techniczna S (droga ekspresowa),
prędkość projektowa 80 km/h,
nośność 115 kN/oś,
całkowicie ograniczona dostępność,
jezdnie główne:

- szerokość pasa ruchu 3,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego 2,5 m (w tunelu pod Ursynowem – 3,0 m),
- szerokość opasek wewnętrznych 0,5 m,
- szerokość pasa rozdziału 4,0 m (na odcinku od węzła „Ursynów Wschód” do węzła „Czerniakowska-Bis” – 11,0 m);

łącznice P1:

- szerokość jezdni 4,5 m,
- szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m,
- szerokość opaski zewnętrznej 1,0 m;

łącznice P2:

- szerokość jezdni 7,0 m,
- szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m,
- szerokość opaski zewnętrznej 0,5 m;

łącznice P3:

- szerokość jezdni 7,0 m,
- szerokość opaski wewnętrznej 0,5 m,
- szerokość pasa awaryjnego 2,0 m;

łącznice P4:

- szerokość jezdni 7,0 m,
- szerokość opasek 1,0 m.

Pas awaryjny występuje wzdłuż całej trasy za wyjątkiem mostu na Wiśle i estakady w Mazowieckim Parku Krajobrazowym, gdzie zastosowane są opaski zewnętrzne o szerokości 1,0 m.

Szerokość w liniach rozgraniczających na trasie wynosi około:

- | | |
|--------------------------------------------------------|-------------|
| - od węzła „Puławska” do węzła „Ursynów-Wschód” | 85 ÷ 130 m |
| - od węzła „Ursynów-Wschód” do węzła „Przyczółkowa” | 70 – 165 m |
| - od węzła „Przyczółkowa” do węzła „Wał Miedzeszyński” | 90 - 120 m |
| - od węzła „Wał Miedzeszyński” do węzła „Patriotów” | 90 - 110 m |
| - od węzła „Patriotów” do węzła „Lubelska” | 90 - 110 m. |

Na odcinku drogowym poza węzłami szerokość wynosi 70 – 90 m.



REGIONALNY DYREKTOR
Ochrony Środowiska w Warszawie

Aleksandra Atłowska