



WOJEWODA MAZOWIECKI

Warszawa, 26 września 2017 r.

WI-II.7820.1.6.2016.MS1 /RR

DECYZJA NR 370/II/2017

o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej

Na podstawie art. 11a ust. 1, art. 11f i art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (tj. Dz. U. z 2017 r., poz. 1496), czytaj dalej zrid oraz na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz. U. z 2017 r., poz. 1257) po rozpatrzeniu wniosku z dnia 26.10.2016 r., uzupełnionego w dniu 14.12.2016 r., natomiast w dniu 2.01.2017 r. dokonano korekty we wniosku, zarządcy drogi – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, działającego poprzez pełnomocnika – Pana Artura Raczak,

zezwalam na realizację inwestycji drogowej, w tym zatwierdzam projekt budowlany, oznaczony jako załącznik nr 1 do niniejszej decyzji

dla inwestycji pn.: „budowa drogi ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” - Zadanie „C” – Budowa drogi ekspresowej S2 – POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła, km około 11+500,00) do węzła Lubelska (bez węzła, km około 18+950,00) o długości ok. 7,5 km. odcinek od km 11+789,51 do km 18+949,95”.

Działki usytuowania obiektu (inwestycja zlokalizowana na terenie Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy oraz w Gminie Wiązowna):

- w projektowanym pasie drogowym, nienależące do Skarbu Państwa, do przejęcia pod inwestycję (tłustym drukiem – numery działek przeznaczone pod przejęcie dla inwestycji, w nawiasach numery działek po podziale):

powiat otwocki, gmina Wiązowna:

obręb 0015 Majdan działki nr ew.: 115/3, 112/1 (112/3, 112/2), 113/1 (113/3, 113/2), 115/6 (115/17, 115/18, 115/16), 115/1 (115/22, 115/21), 115/2 (115/25, 115/24),

obręb 0025 Zagórze działki nr ew.: 3/10 (3/19, 3/18), 6/7 (6/10, 6/11, 6/9), 6/8 (6/14, 6/13), 8 (8/2, 8/3, 8/1),

powiat m.st. Warszawa, dzielnica Wawer:

obręb 3-15-01 działki nr ew.: 18 (18/2, 18/3, 18/1), 20 (20/2, 20/1), 41 (41/2, 41/1), 31 (31/2, 31/1), 36 (36/4, 36/1, 36/2, 36/3), 37 (37/2, 37/3, 37/1), 38 (38/2, 38/1), 42 (42/2, 42/3, 42/1), 43 (43/2, 43/3, 43/1), 44 (44/2, 44/1),

obręb 3-15-02 działki nr ew.: 1 (1/2, 1/1), 2, 3, 4, 5, 6 (6/2, 6/1), 67 (67/2, 67/3, 67/1), 8 (8/2, 8/1), 9 (9/2, 9/1), 10 (10/2, 10/1), 11 (11/2, 11/1), 12 (12/2, 12/1),

obręb 3-12-20 działki nr ew.: 26/5 (26/7, 26/6), 25 (25/2, 25/1),

obręb 3-12-29 działki nr ew.: 43, 60, 68 (68/2, 68/1), 1/1 (1/5, 1/4), 44/12, 25 (25/2, 25/1), 26 (26/2, 26/1), 37 (37/2, 37/1), 40 (40/2, 40/1), 41 (41/2, 41/1), 42, 52 (52/2, 52/1), 53 (53/2, 53/3, 53/1), 54 (54/2, 54/3, 54/1), 55 (55/2, 55/1), 56 (56/2, 56/1), 57 (57/2, 57/1), 58 (58/2, 58/1), 59, 44/3 (44/14, 44/13), 39 (39/2, 39/1),

obręb 3-15-04 działki nr ew.: 32 (32/2, 32/1), 166, 165, 164, 31, 58 (58/2, 58/3, 58/1), 56 (56/2, 56/1), 55 (55/2, 55/1), 37 (37/2, 37/1), 36, 33 (33/2, 33/1),

obręb 3-12-44 działki nr ew.: 1/26, 1/27 (1/43, 1/42), 1/28 (1/50, 1/49), 1/29 (1/52, 1/51), 114, 115, 116 (116/2, 116/1), 123/13 (123/21, 123/22, 123/20), 123/6 (123/16, 123/17, 123/15), 140 (140/2, 140/1), 141, 142 (142/5, 142/4), 150/1 (150/22, 150/23, 150/21), 158/2 (158/11, 158/12, 158/10), 167, 168 (168/2, 168/1), 172 (172/2, 172/1), 173 (173/2, 173/1), 174, 175/1, 175/2 (175/8, 175/7), 188 (188/2, 188/1), 191/2 (191/4, 191/5, 191/3), 199 (199/2, 199/1), 200, 201, 202 (202/2, 202/1), 212/10 (212/18, 212/17), 212/12 (212/21, 212/22, 212/20), 212/2 (212/26, 212/25), 212/3 (212/14, 212/13), 212/4 (212/16, 212/15), 212/5, 212/6, 212/7, 212/8, 212/9, 214 (214/2, 214/1), 221/1 (221/19, 221/18), 222/2 (222/4, 222/3), 24 (24/2, 24/1), 242/6, 242/7, 242/8, 242/9 (242/19, 242/18), 243/2 (243/21, 243/20), 243/3, 245/10, 245/11, 245/12 (245/15, 245/14), 245/5 (245/18, 245/17, 245/16), 246/6 (246/23, 246/22), 246/7, 246/8, 246/9, 25 (25/2, 25/1), 26 (26/2, 26/1), 27 (27/2, 27/1), 28 (28/2, 28/1), 29 (29/2, 29/1), 32, 33, 37 (37/2, 37/1), 38/1 (38/4, 38/3), 38/2 (38/6, 38/5), 66 (66/2, 66/1), 67 (67/2, 67/1), 68, 69, 70 (70/2, 70/1), 73/10, 73/13 (73/23, 73/22), 73/14, 73/15, 73/16 (73/25, 73/24), 73/7 (73/28, 73/27), 73/8, 73/9, 98/3 (98/6, 98/5), 98/4 (98/8, 98/7),

obręb 3-12-61 działki nr ew.: 4, 5 (5/2, 5/1), 7, 8, 9, 78, 80, 1/5 (1/8, 1/7), 1/6, 160/3 (160/7, 160/6), 20/2 (20/27, 20/26), 20/3, 20/4 (20/29, 20/28), 79/1, 79/2, 82 (82/2, 82/1), 81 (81/2, 81/1), 11 (11/2, 11/1), 2 (2/2, 2/1), 97/1 (97/6, 97/7, 97/8, 97/5), 97/2 (97/13, 97/12),

obręb 3-12-60 działki nr ew.: 18, 41, 42, 43, 60 (60/2, 60/1), 61, 62, 69, 76, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 29/22 (29/25, 29/24), 29/23 (29/27, 29/26), 44/1 (44/18, 44/17), 44/10, 44/11, 44/12, 44/13, 44/14 (44/23, 44/22), 44/15, 44/16 (44/25, 44/24), 44/3, 44/5, 44/7 (44/27, 44/26), 44/8, 44/9 (44/21, 44/19, 44/20), 45/15, 46/9 (46/13, 46/12), 70/12, 70/13, 83/1, 83/10, 83/11, 83/12, 83/3, 83/4, 83/5, 83/6, 83/7, 83/8, 83/9, 92/1, 92/2, 92/3, 92/4, 8 (8/2, 8/1), 17 (17/2, 17/1), 28 (28/2, 28/1), 40 (40/2, 40/1), 59 (59/2, 59/1), 68 (68/2, 68/1), 75 (75/2, 75/1), 77 (77/2, 77/1), 80 (80/2, 80/1), 94 (94/2, 94/1), 95 (95/2, 95/1), 96 (96/2, 96/1), 97 (97/2, 97/1), 101 (101/2, 101/1), 100/3 (100/6, 100/5), 100/4 (100/8, 100/7), 46/2 (46/11, 46/10), 70/10 (70/15, 70/14), 70/11 (70/17, 70/16),

obręb 3-12-53 działki nr ew.: 128 (128/2, 128/1),

obręb 3-12-67 działki nr ew.: 3, 4, 5, 1/1 (1/6, 1/5), 1/2 (1/8, 1/7), 1/3, 1/4 (1/10, 1/9), 10/1, 10/3, 10/5, 10/6, 2/1, 2/2, 2/3, 7/1, 7/2, 8/1, 8/2, 8/3, 6 (6/2, 6/1), 9 (9/3, 9/1, 9/2), 13 (13/2, 13/1), 16 (16/2, 16/1), 46 (46/2, 46/1), 48 (48/2, 48/1), 53 (53/2, 53/1), 54 (54/2, 54/1), 45/8 (45/11, 45/10), 47 (47/2, 47/1), 52/1 (52/8, 52/7), 52/2 (52/10, 52/9), 66/1 (66/15, 66/14), 66/13 (66/17, 66/16), 7/3 (7/7, 7/5, 7/6), 7/4 (7/9, 7/8), 8/5 (8/10, 8/9), 8/6 (8/13, 8/11, 8/12),

obręb 3-12-66 działki nr ew.: 65, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 86, 87, 88, 93, 94, 95, 2/12, 2/13 (2/24, 2/23), 62/14, 83/1, 83/2, 83/3, 83/4, 84/2, 85/1, 85/2, 85/3, 96/1, 96/2, 96/4, 96/6, 96/7, 2/11 (2/21, 2/22, 2/20), 67/1 (67/12, 67/11), 26 (26/2, 26/1), 63 (63/2, 63/1), 64 (64/2, 64/1), 66 (66/2, 66/3, 66/1), 128 (128/2, 128/1), 62/12 (62/62, 62/61), 62/13 (62/65, 62/64), 62/2 (62/58, 62/57), 62/3 (62/60, 62/59), 67/3 (67/9, 67/10, 67/8), 67/7 (67/14, 67/13),

obręb 3-12-74 działki nr ew.: 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 35, 36, 42, 43, 44, 45, 48, 50, 15/1, 15/2, 17/1, 17/2, 2/6, 25/1, 25/2, 26/1, 26/2, 31/11 (31/22, 31/21), 31/2 (31/14, 31/13), 31/3 (31/16, 31/15), 31/4 (31/18, 31/17), 31/5 (31/20, 31/19), 31/6, 31/7, 31/8, 32/3 (32/12, 32/11), 32/4 (32/14, 32/13), 4/1, 53/2, 82/6 (82/34, 82/33), 82/13, 82/15, 82/16 (82/36, 82/35), 82/24, 82/22, 82/23 (82/38, 82/37), 82/25, 82/27, 82/32, 86, 11/1 (11/3, 11/2), 3/2 (3/5, 3/4), 41 (41/2, 41/1), 51 (51/2, 51/1), 52 (52/2, 52/1), 66 (66/4, 66/3), 63 (63/2, 63/1), 10/2 (10/4, 10/3), 31/12 (31/25, 31/23, 31/24), 47/1 (47/3, 47/2), 49/1 (49/3, 49/2), 7/1 (7/3, 7/2), 8/1 (8/3, 8/2), 9/1 (9/4, 9/3), 9/2 (9/7, 9/6), 32/7 (32/9, 32/10, 32/8), 34/4 (34/7, 34/8, 34/6), 82/31 (82/40, 82/41, 82/39),

obręb 3-12-65 działki nr ew.: 50/5, 50/6, 53 (53/4, 53/3), 54 (54/4, 54/3), 82 (82/2, 82/1), 51/3 (51/7, 51/5, 51/6), 52/3 (52/6, 52/5), 52/4 (52/8, 52/7), 69/1 (69/4, 69/3), 89/3 (89/6, 89/5),
 obręb 3-12-73 działki nr ew.: 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 119, 145/1, 31/2, 32/2, 39/1, 42/8, 45/1 (45/6, 45/5), 46/8 (46/18, 46/17), 47/11, 47/13, 48, 49/1, 49/2, 61 (61/2, 61/1), 69 (69/2, 69/1), 75 (75/2, 75/1), 76 (76/2, 76/1), 77 (77/2, 77/1), 78/1 (78/6, 78/5), 78/2 (78/8, 78/7), 79 (79/2, 79/1), 80 (80/2, 80/1), 81 (81/2, 81/1), 82 (82/2, 82/1), 83 (83/2, 83/1), 84 (84/2, 84/1), 85 (85/2, 85/1), 86 (86/2, 86/1), 87 (87/2, 87/1), 88 (88/2, 88/1), 89 (89/2, 89/1), 90 (90/2, 90/1), 91 (91/2, 91/1), 92 (92/2, 92/1), 93, 94 (94/2, 94/1), 47/15 (47/23, 47/22), 47/12, 47/9 (47/21, 47/20), 47/3 (47/19, 47/18), 47/14, 3 (3/2, 3/1), 35 (35/2, 35/1), 39/2 (39/4, 39/3), 42/5 (42/11, 42/10), 159 (159/2, 159/1), 36 (36/2, 36/1), 40 (40/2, 40/1), 43 (43/2, 43/1), 54 (54/2, 54/1), 96 (96/2, 96/1), 117 (117/2, 117/1), 118 (118/2, 118/1), 145/7 (145/15, 145/14), 29/1 (29/3, 29/2), 30/2 (30/4, 30/3), 45/2 (45/4, 45/3), 145/9 (145/17, 145/16), 162 (162/2, 162/1), 46/16 (46/21, 46/22, 46/19, 46/20),
 obręb 3-14-31 działki nr ew.: 1 (1/2, 1/1), 2 (2/2, 2/1), 3 (3/2, 3/1), 4 (4/2, 4/1), 5 (5/2, 5/1),
 obręb 3-14-30 działki nr ew.: 28 (28/2, 28/1), 29 (29/2, 29/1), 30, 31, 32, 33, 34, 35, 37 (37/2, 37/1), 27 (27/2, 27/1),
 obręb 3-14-29 działki nr ew.: 6/2 (6/4, 6/5, 6/3),
 obręb 3-12-77 działki nr ew.: 1, 2, 3 (3/2, 3/1), 4 (4/2, 4/1), 6 (6/2, 6/1), 25 (25/2, 25/1), 26 (26/2, 26/1), 5/3 (5/8, 5/7), 5/4 (5/10, 5/9), 7 (7/4, 7/3),
 obręb 3-12-71 działki nr ew.: 19, 20, 21/7 (21/12, 21/11), 21/8, 14 (14/2, 14/1), 15 (15/2, 15/1), 16 (16/2, 16/1), 17 (17/2, 17/1), 18 (18/2, 18/1),

- w projektowanym pasie drogowym, należące do Skarbu Państwa, niebędące w trwałym zarządzie Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (tłustym drukiem – numery działek przeznaczone pod przejęcie dla inwestycji, w nawiasach numery działek po podziale):

powiat otwocki, gmina Wiazowna:

obręb 0015 Majdan działka nr ew.: 111 (111/2, 111/1),
 obręb 0025 Zagórze działki nr ew.: 7 (7/2, 7/3, 7/1), 2/4 (2/6, 2/5), 13/1 (13/4, 13/3), 13/2 (13/7, 13/6),

powiat m.st. Warszawa, dzielnica Wawer:

obręb 3-15-01 działki nr ew.: 16 (16/2, 16/1), 17 (17/2, 17/3, 17/1), 19 (19/2, 19/3, 19/1), 32 (32/2, 32/3, 32/1),
 obręb 3-12-29 działka nr ew.: 44/11 (44/16, 44/15),
 obręb 3-12-44 działki nr ew.: 90 (90/2, 90/1), 91, 92, 93 (93/4, 93/3), 31, 1/25 (1/48, 1/47), 213 (213/2, 213/1), 222/1, 243/4 (243/23, 243/22), 30 (30/2, 30/1),
 obręb 3-12-61 działki nr ew.: 6 (6/2, 6/1), 10,
 obręb 3-12-66 działki nr ew.: 74, 75 (75/2, 75/1), 76, 89, 90, 91, 92, 84/1, 73 (73/2, 73/1),
 obręb 3-12-67 działki nr ew.: 11, 12 (12/2, 12/1), 59 (59/2, 59/1), 60 (60/2, 60/1), 67 (67/2, 67/1),
 obręb 3-12-74 działka nr ew.: 24,
 obręb 3-12-80 działka nr ew.: 3/1,
 obręb 3-14-30 działka nr ew.: 36/6 (36/8, 36/9, 36/7),

- działki stanowiące tereny wód płynących i linii kolejowych, położone w liniach rozgraniczających teren inwestycji nie podlegające podziałowi pod inwestycję:

powiat m.st. Warszawa, dzielnica Wawer:

obręb 3-12-74 działka nr ew.: 33,
 obręb 3-12-65 działka nr ew.: 47/2,
 obręb 3-12-79 działka nr ew.: 108,
 obręb 3-12-58 działka nr ew.: 2/3.

Numery działek poza projektowanym pasem drogi ekspresowej niezbędne dla przebudowy/budowy sieci uzbrojenia terenu, urządzeń wodnych, melioracji, dróg innej kategorii, zjazdów (tłustym drukiem - numery działek po podziale przeznaczone pod budowę/przebudowę/rozbiórkę):

powiat m.st. Warszawa, dzielnica Wawer:

obręb 3-12-20 działki nr ew.: 25 (25/2), 26/5 (26/7),

obręb 3-12-29 działki nr ew.: 1/1 (1/5), 10/15, 10/16, 25 (25/2), 36, 39 (39/2), 44/2, 44/3 (44/14), 44/4, 44/5, 44/6, 44/7, 44/8, 44/9, 44/10, 44/11 (44/16), 52 (52/2), 54 (54/3), 66, 68 (68/2), 69,

obręb 3-12-44 działki nr ew.: 1/3, 1/18, 1/19, 1/20, 1/21, 1/22, 1/23, 1/24, 1/25 (1/48), 1/27 (1/43), 1/28 (1/50), 1/29 (1/52), 1/36, 1/37, 23, 24 (24/2), 25 (25/2), 26 (26/2), 37 (37/2), 243/4 (243/23), 243/5,

obręb 3-12-53 działki nr ew.: 129/4, 130/22, 130/23,

obręb 3-12-60 działki nr ew.: 7/8, 8 (8/2), 29/20, 29/22 (29/25), 29/23 (29/27), 44/1 (44/18), 44/7 (44/27), 44/9 (44/21), 44/14 (44/23), 44/16 (44/25), 46/2 (46/11), 46/7, 46/8, 46/9 (46/13), 79, 97 (97/2), 100/3 (100/6), 100/4 (100/8), 101 (101/2),

obręb 3-12-61 działki nr ew.: 1/1, 1/4, 1/5 (1/8), 2 (2/2), 5 (5/2), 6 (6/2), 20/4 (20/29), 20/5, 82 (82/2), 97/1 (97/6, 97/8), 97/2 (97/13), 160/3 (160/7), 160/4, 160/5,

obręb 3-12-64 działki nr ew.: 55/5, 55/7,

obręb 3-12-65 działki nr ew.: 46/5, 46/11, 46/13, 47/1, 48/1, 48/2, 49/7, 49/9, 50/4, 51/4, 69/2, 73, 82 (82/2), 88/1, 88/3, 88/4, 88/8, 88/9, 88/11, 88/12, 89/4,

obręb 3-12-66 działki nr ew.: 2/1, 2/5, 2/6, 2/7, 2/8, 2/9, 2/10, 2/11 (2/21, 2/22), 2/13 (2/24), 2/14, 2/15, 15, 16/1, 23/3, 24, 26 (26/2), 27/3, 27/12, 54/2, 62/2 (62/58), 62/12 (62/62), 62/46, 62/47, 63 (63/2), 66 (66/2, 66/3), 67/1 (67/12), 67/3 (67/9, 67/10), 67/5, 67/7 (67/14), 73 (73/2), 97/1, 97/2, 97/5, 98, 100/1, 100/2, 119/1,

obręb 3-12-67 działki nr ew.: 1/1 (1/6), 1/2 (1/8), 1/4 (1/10), 9 (9/3), 15, 16 (16/2), 17/1, 17/2, 45/3, 45/5, 45/8 (45/11), 46 (46/2), 48 (48/2), 52/1 (52/8), 52/2 (52/10), 53 (53/2), 54 (54/2),

obręb 3-12-71 działki nr ew.: 14 (14/2), 15 (15/2), 16 (16/2), 17 (17/2), 18 (18/2), 21/3, 21/7 (21/12), 21/9,

obręb 3-12-72 działki nr ew.: 28/5, 28/24, 35/1,

obręb 3-12-73 działki nr ew.: 2/14, 2/15, 2/17, 2/18, 30/1, 30/2 (30/4), 31/1, 32/1, 33/1, 34/5, 34/6, 34/8, 39/2 (39/4), 42/5 (42/11), 45/1 (45/6), 46/1, 46/2, 46/5, 46/8 (46/18), 46/9, 46/11, 46/12, 46/16 (46/21, 46/22), 47/1, 47/3 (47/19), 47/6, 47/7, 47/8, 47/9 (47/21), 47/15 (47/23), 47/16, 96 (96/2), 117 (117/2), 118 (118/2), 120, 145/7 (145/15), 145/9 (145/17), 145/10, 146, 147/1, 147/2, 148/1, 148/2, 162 (162/2),

obręb 3-12-74 działki nr ew.: 1/1, 1/4, 1/5, 2/2, 7/1 (7/3), 9/1 (9/4), 10/2 (10/4), 31/2 (31/14), 31/3 (31/16), 31/4 (31/18), 31/5 (31/20), 31/9, 31/10, 31/11 (31/22), 31/12 (31/25), 32/1, 32/2, 32/3 (32/12), 32/4 (32/14), 32/5, 32/6, 32/7 (32/9, 32/10), 34/2, 34/3, 34/4 (34/7), 34/4 (34/8), 34/5, 37, 38, 39, 41 (41/2), 47/1 (47/3), 49/1 (49/3), 51 (51/2), 52 (52/2), 53/1, 55, 65, 66 (66/4), 67/8, 67/9, 67/19, 67/20, 82/1, 82/4, 82/6 (82/34), 82/16 (82/36), 82/17, 82/18, 82/19, 82/20, 82/23 (82/38), 82/29, 82/30, 82/31 (82/40, 82/41),

obręb 3-12-77 działki nr ew.: 3 (3/2), 4 (4/2), 5/3 (5/8), 5/6, 6 (6/2), 7 (7/4), 25 (25/2), 26 (26/2),

obręb 3-12-78 działki nr ew.: 1/2, 16/4, 44/14, 44/15, 233/3, 233/13,

obręb 3-12-79 działka nr ew.: 109,

obręb 3-12-80 działki nr ew.: 1/4, 1/10, 1/11, 1/12, 1/13, 2/6, 2/7, 2/8,

obręb 3-14-29 działka nr ew.: 6/2 (6/4, 6/5),

obręb 3-14-30 działki nr ew.: 29 (29/2), 36/6 (36/8, 36/9),

obręb 3-15-01 działki nr ew.: 19 (19/2, 19/3), 36 (36/4), 37 (37/2, 37/3), 41 (41/2), 42 (42/2, 42/3), 43 (43/2, 43/3), 44 (44/2),

obręb 3-15-02 działka nr ew.: 67 (67/2),
obręb 3-15-04 działki nr ew.: 1, 18, 30, 33 (33/2), 34, 55 (55/2), 58 (58/2),

powiat otwocki, gmina Wiazowna:

obręb 0025 Zagórze działki nr ew.: 2/4 (2/6), 6/7 (6/11), 7 (7/2, 7/3), 8 (8/3), 13/2 (13/7),
obręb 0015 Majdan działki nr ew.: 112/1 (112/3), 113/1 (113/3), 115/6 (115/18), 115/2 (115/25).

I. Działki w całości przeznaczone pod projektowany pas drogowy drogi ekspresowej S2 Południowej Obwodnicy Warszawy, będące obecnie we władaniu osób trzecich:

powiat otwocki, gmina Wiazowna:

obręb 0015 Majdan działki nr ew.: 115/3,

powiat m.st. Warszawa, dzielnica Wawer:

obręb 3-15-02 działki nr ew.: 2, 3, 4, 5,
obręb 3-12-29 działki nr ew.: 43, 60, 44/12, 42, 59,
obręb 3-15-04 działki nr ew.: 166, 165, 164, 31, 36,
obręb 3-12-44 działki nr ew.: 1/26, 114, 115, 141, 167, 174, 175/1, 200, 201, 212/5, 212/6, 212/7, 212/8, 212/9, 242/6, 242/7, 242/8, 243/3, 245/10, 245/11, 246/7, 246/8, 246/9, 32, 33, 68, 69, 73/10, 73/14, 73/15, 73/8, 73/9,
obręb 3-12-61 działki nr ew.: 4, 7, 8, 9, 78, 80, 1/6, 20/3, 79/1, 79/2,
obręb 3-12-60 działki nr ew.: 18, 41, 42, 43, 61, 62, 69, 76, 81, 82, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 93, 44/10, 44/11, 44/12, 44/13, 44/15, 44/3, 44/5, 44/8, 45/15, 70/12, 70/13, 83/1, 83/10, 83/11, 83/12, 83/3, 83/4, 83/5, 83/6, 83/7, 83/8, 83/9, 92/1, 92/2, 92/3, 92/4,
obręb 3-12-67 działki nr ew.: 3, 4, 5, 1/3, 10/1, 10/3, 10/5, 10/6, 2/1, 2/2, 2/3, 7/1, 7/2, 8/1, 8/2, 8/3,
obręb 3-12-66 działki nr ew.: 65, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 86, 87, 88, 93, 94, 95, 2/12, 62/14, 83/1, 83/2, 83/3, 83/4, 84/2, 85/1, 85/2, 85/3, 96/1, 96/2, 96/4, 96/6, 96/7,
obręb 3-12-74 działki nr ew.: 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 28, 29, 30, 35, 36, 42, 43, 44, 45, 48, 50, 15/1, 15/2, 17/1, 17/2, 2/6, 25/1, 25/2, 26/1, 26/2, 31/6, 31/7, 31/8, 4/1, 53/2, 82/13, 82/15, 82/24, 82/22, 82/25, 82/27, 82/32, 86,
obręb 3-12-65 działki nr ew.: 50/5, 50/6,
obręb 3-12-73 działki nr ew.: 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 70, 71, 72, 73, 74, 119, 145/1, 31/2, 32/2, 39/1, 42/8, 47/11, 47/13, 48, 49/1, 49/2, 93, 47/12, 47/14,
obręb 3-14-30 działki nr ew.: 30, 31, 32, 33, 34, 35
obręb 3-12-77 działki nr ew.: 1, 2,
obręb 3-12-71 działki nr ew.: 19, 20, 21/8.

II. Działki w całości przeznaczone pod projektowany pas drogowy drogi ekspresowej S2 Południowej Obwodnicy Warszawy należące do Skarbu Państwa:

powiat m.st. Warszawa, dzielnica Wawer:

obręb 3-12-44 działki nr ew.: 91, 92, 31, 222/1,
obręb 3-12-61 działki nr ew.: 10,
obręb 3-12-66 działki nr ew.: 74, 76, 89, 90, 91, 92, 84/1,
obręb 3-12-67 działki nr ew.: 11,
obręb 3-12-74 działka nr ew.: 24,
obręb 3-12-80 działka nr ew.: 3/1.

III. Zatwierdzam na potrzeby ww. inwestycji podział nieruchomości:

L.p.	Nr obrębu	Nr działki przed podziałem	Nr działek po podziale dotychczasowego właściciela	Nr działki po podziale przeznaczonej pod inwestycję
Gmina Wiązowna				
1	0015 Majdan	112/1	112/3	112/2
2		113/1	113/3	113/2
3		115/6	115/17 115/18	115/16
4		111	111/2	111/1
5		115/1	115/22	115/21
6		115/2	115/25	115/24
7	0025 Zagórze	7	7/2 7/3	7/1
8		2/4	2/6	2/5
9		13/1	13/4	13/3
10		13/2	13/7	13/6
11		3/10	3/19	3/18
12		6/7	6/10 6/11	6/9
13		6/8	6/14	6/13
14		8	8/2 8/3	8/1
Dzielnica Wawer m.st. Warszawa				
15	3-15-01	16	16/2	16/1
16		17	17/2 17/3	17/1
17		18	18/2 18/3	18/1
18		19	19/2 19/3	19/1
19		20	20/2	20/1
20		41	41/2	41/1
21		31	31/2	31/1
22		32	32/2 32/3	32/1
23		36	36/4	36/1 36/2 36/3
24		37	37/2 37/3	37/1
25		38	38/2	38/1
26		42	42/2 42/3	42/1
27		43	43/2 43/3	43/1
28		44	44/2	44/1

29	3-15-02	1	1/2	1/1
30		6	6/2	6/1
31		67	67/2	67/1
32		67/3		
33		8	8/2	8/1
34		9	9/2	9/1
35		10	10/2	10/1
36		11	11/2	11/1
37	3-12-20	12	12/2	12/1
38		26/5	26/7	26/6
39	3-12-29	25	25/2	25/1
40		44/11	44/16	44/15
41		68	68/2	68/1
42		1/1	1/5	1/4
43		25	25/2	25/1
44		26	26/2	26/1
45		37	37/2	37/1
46		40	40/2	40/1
47		41	41/2	41/1
48		52	52/2	52/1
49		53	53/2	53/1
50		53/3		
51		54	54/2	54/1
52		54/3		
53		55	55/2	55/1
54		56	56/2	56/1
55		57	57/2	57/1
56		58	58/2	58/1
57	3-15-04	44/3	44/14	44/13
58		39	39/2	39/1
59		32	32/2	32/1
60		58	58/2	58/1
61		58/3		
62	3-12-44	56	56/2	56/1
63		55	55/2	55/1
64		37	37/2	37/1
65		33	33/2	33/1
66		1/25	1/48	1/47
67		1/27	1/43	1/42
68		1/28	1/50	1/49
69		1/29	1/52	1/51
70		116	116/2	116/1
71		123/13	123/21	123/20
		123/22		
		123/6	123/16	123/15
		123/17		
		140	140/2	140/1
		142	142/5	142/4
		150/1	150/22	150/21
		150/23		

72		158/2	158/11 158/12	158/10
73		168	168/2	168/1
74		172	172/2	172/1
75		173	173/2	173/1
76		175/2	175/8	175/7
77		188	188/2	188/1
78		191/2	191/4 191/5	191/3
79		199	199/2	199/1
80		202	202/2	202/1
81		212/10	212/18	212/17
82		212/12	212/21 212/22	212/20
83		212/2	212/26	212/25
84		212/3	212/14	212/13
85		212/4	212/16	212/15
86		213	213/2	213/1
87		214	214/2	214/1
88		221/1	221/19	221/18
89		222/2	222/4	222/3
90		24	24/2	24/1
91		242/9	242/19	242/18
92		243/2	243/21	243/20
93		243/4	243/23	243/22
94		245/12	245/15	245/14
95		245/5	245/18 245/17	245/16
96		246/6	246/23	246/22
97		25	25/2	25/1
98		26	26/2	26/1
99		27	27/2	27/1
100		28	28/2	28/1
101		29	29/2	29/1
102		30	30/2	30/1
103		37	37/2	37/1
104		38/1	38/4	38/3
105		38/2	38/6	38/5
106		66	66/2	66/1
107		67	67/2	67/1
108		70	70/2	70/1
109		73/13	73/23	73/22
110		73/16	73/25	73/24
111		73/7	73/28	73/27
112		90	90/2	90/1
113		93	93/4	93/3
114		98/3	98/6	98/5
115		98/4	98/8	98/7
116	3-12-61	5	5/2	5/1
117		6	6/2	6/1

118		1/5	1/8	1/7
119		160/3	160/7	160/6
120		20/2	20/27	20/26
121		20/4	20/29	20/28
122		82	82/2	82/1
123		81	81/2	81/1
124		11	11/2	11/1
125		2	2/2	2/1
126		97/1	97/6 97/7 97/8	97/5
127		97/2	97/13	97/12
128	3-12-60	60	60/2	60/1
129		29/22	29/25	29/24
130		29/23	29/27	29/26
131		44/1	44/18	44/17
132		44/14	44/23	44/22
133		44/16	44/25	44/24
134		44/7	44/27	44/26
135		44/9	44/21	44/19 44/20
136		46/9	46/13	46/12
137		8	8/2	8/1
138		17	17/2	17/1
139		28	28/2	28/1
140		40	40/2	40/1
141		59	59/2	59/1
142		68	68/2	68/1
143		75	75/2	75/1
144		77	77/2	77/1
145		80	80/2	80/1
146		94	94/2	94/1
147		95	95/2	95/1
148		96	96/2	96/1
149		97	97/2	97/1
150		101	101/2	101/1
151		100/3	100/6	100/5
152		100/4	100/8	100/7
153		46/2	46/11	46/10
154		70/10	70/15	70/14
155		70/11	70/17	70/16
156	3-12-53	128	128/2	128/1
157	3-12-67	12	12/2	12/1
158		1/1	1/6	1/5
159		1/2	1/8	1/7
160		1/4	1/10	1/9
161		6	6/2	6/1
162		9	9/3	9/1; 9/2
163		13	13/2	13/1
164		16	16/2	16/1

165		46	46/2	46/1
166		48	48/2	48/1
167		53	53/2	53/1
168		54	54/2	54/1
169		59	59/2	59/1
170		60	60/2	60/1
171		67	67/2	67/1
172		45/8	45/11	45/10
173		47	47/2	47/1
174		52/1	52/8	52/7
175		52/2	52/10	52/9
176		66/1	66/15	66/14
177		66/13	66/17	66/16
178		7/3	7/7	7/5; 7/6
179		7/4	7/9	7/8
180		8/5	8/10	8/9
181		8/6	8/13	8/11; 8/12
182	3-12-66	75	75/2	75/1
183		2/13	2/24	2/23
184		2/11	2/21 2/22	2/20
185		67/1	67/12	67/11
186		26	26/2	26/1
187		63	63/2	63/1
188		64	64/2	64/1
189		66	66/2 66/3	66/1
190		128	128/2	128/1
191		62/12	62/62	62/61
192		62/13	62/65	62/64
193		62/2	62/58	62/57
194		62/3	62/60	62/59
195		67/3	67/9 67/10	67/8
196		67/7	67/14	67/13
197	3-12-74	31/11	31/22	31/21
198		31/2	31/14	31/13
199		31/3	31/16	31/15
200		31/4	31/18	31/17
201		31/5	31/20	31/19
205		32/3	32/12	32/11
206		32/4	32/14	32/13
207		82/6	82/34	82/33
208		82/16	82/36	82/35
209		82/23	82/38	82/37
210		11/1	11/3	11/2
211		3/2	3/5	3/4
212		41	41/2	41/1
213		51	51/2	51/1
214		52	52/2	52/1

215		66	66/4	66/3
216		63	63/2	63/1
217		10/2	10/4	10/3
218		31/12	31/25	31/23; 31/24
219		47/1	47/3	47/2
220		49/1	49/3	49/2
221		7/1	7/3	7/2
222		8/1	8/3	8/2
223		9/1	9/4	9/3
224		9/2	9/7	9/6
225		32/7	32/9 32/10	32/8
226		34/4	34/7 34/8	34/6
227		82/31	82/40 82/41	82/39
228	3-12-65	53	53/4	53/3
229		54	54/4	54/3
230		82	82/2	82/1
231		51/3	51/7	51/5; 51/6
232		52/3	52/6	52/5
233		52/4	52/8	52/7
234		69/1	69/4	69/3
235		89/3	89/6	89/5
236	3-12-73	45/1	45/6	45/5
237		46/8	46/18	46/17
238		61	61/2	61/1
239		69	69/2	69/1
240		75	75/2	75/1
241		76	76/2	76/1
242		77	77/2	77/1
243		78/1	78/6	78/5
244		78/2	78/8	78/7
245		79	79/2	79/1
246		80	80/2	80/1
247		81	81/2	81/1
248		82	82/2	82/1
249		83	83/2	83/1
250		84	84/2	84/1
251		85	85/2	85/1
252		86	86/2	86/1
253		87	87/2	87/1
254		88	88/2	88/1
255		89	89/2	89/1
256		90	90/2	90/1
257		91	91/2	91/1
258		92	92/2	92/1
259		94	94/2	94/1

260		47/15	47/23	47/22
261		47/9	47/21	47/20
262		47/3	47/19	47/18
263		3	3/2	3/1
264		35	35/2	35/1
265		39/2	39/4	39/3
266		42/5	42/11	42/10
267		159	159/2	159/1
268		36	36/2	36/1
269		40	40/2	40/1
270		43	43/2	43/1
271		54	54/2	54/1
272		96	96/2	96/1
273		117	117/2	117/1
274		118	118/2	118/1
275		145/7	145/15	145/14
276		29/1	29/3	29/2
277		30/2	30/4	30/3
278		45/2	45/4	45/3
279		145/9	145/17	145/16
280		162	162/2	162/1
281		46/16	46/21; 46/22	46/20; 46/19
282	3-14-31	1	1/2	1/1
283		2	2/2	2/1
284		3	3/2	3/1
285		4	4/2	4/1
286		5	5/2	5/1
287	3-14-30	28	28/2	28/1
288		29	29/2	29/1
289		37	37/2	37/1
290		27	27/2	27/1
291		36/6	36/8 36/9	36/7
292	3-14-29	6/2	6/4 6/5	6/3
293	3-12-77	3	3/2	3/1
294		4	4/2	4/1
295		6	6/2	6/1
296		25	25/2	25/1
297		26	26/2	26/1
298		5/3	5/8	5/7

299	3-12-71	5/4	5/10	5/9
300		7	7/4	7/3
301		21/7	21/12	21/11
302		14	14/2	14/1
303		15	15/2	15/1
304		16	16/2	16/1
305		17	17/2	17/1
306		18	18/2	18/1

Mapy zatwierdzające projekt podziału nieruchomości jako załącznik nr 2 stanowią integralną część niniejszej decyzji. Ww. pogrubione numery działek stanowią oznaczenie części nieruchomości, według katastru nieruchomości, które w zależności od wskazania w powyższych tabelach stają się własnością Skarbu Państwa bądź właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanowi podstawę do dokonania wpisów w księdze wieczystej i katastrze nieruchomości – art. 12 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

Jednocześnie informuje się, że w przypadku, w którym dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości objętej decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej odpowiednio wyda tę nieruchomość lub wyda nieruchomość i opróżni lokal oraz inne pomieszczenia niezwłocznie, lecz nie później niż w terminie 30 dni od dnia otrzymania zawiadomienia o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej posiadającej rygor natychmiastowej wykonalności - wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5 % wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego.

Ustalam obowiązek dokonania przebudowy/budowy/rozbiórki sieci uzbrojenia terenu, urządzeń wodnych, melioracji, dróg innej kategorii, zjazdów, budynków i zezwalam na wykonanie powyższego obowiązku na poniższych nieruchomościach:

Lp	Gmina	Obręb	Nr działki przed podziałem	Nr działki zajętej pod przebudowę infrastruktury technicznej po podziale	Zakres/rodzaj robót
1	Wawer	3-12-20	25	25/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa zjazdu indywidualnego
2	Wawer		26/5	26/7	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa drogi gminnej DD27
3	Wawer	3-12-29	1/1	1/5	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa drogi gminnej DD27
4	Wawer		10/15	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej

5	Wawer		10/16	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej
6	Wawer		25	25/2	przebudowa sieci teletechnicznej, budowa zjazdu indywidualnego
7	Wawer		36	-	przebudowa wodociągu
8	Wawer		39	39/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci teletechnicznej, budowa zjazdu indywidualnego
9	Wawer		44/2	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa kanalizacji, budowa wodociągu
10	Wawer		44/3	44/14	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa kanalizacji, budowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci telekomunikacyjnej,
11	Wawer		44/4	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, przebudowa sieci elektroenergetycznej
12	Wawer		44/5	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa sieci wodociągowej, budowa kanalizacji
13	Wawer		44/6	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa sieci wodociągowej
14	Wawer		44/7	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa kanalizacji
15	Wawer		44/8	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej,
16	Wawer		44/9	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej
17	Wawer		44/10	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa kanalizacji
18	Wawer		44/11	44/16	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa kanalizacji
19	Wawer		52	52/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej
20	Wawer		54	54/3	budowa sieci elektroenergetycznej , przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa sieci wodociągowej
21	Wawer		66	-	przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej, budowa zjazdu indywidualnego
22	Wawer		68	68/2	przebudowa sieci telekomunikacyjnej
23	Wawer		69	-	budowa drogi gminnej DD26, budowa kanalizacji, budowa sieci elektroenergetycznej NN,
24	Wawer	3-12-44	1/3	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa kanalizacji
25	Wawer		1/18	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa kanalizacji, rozbiórka sieci elektroenergetycznej NN
26	Wawer		1/19	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci gazowej
27	Wawer		1/20	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN.

28	Wawer	1/21	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu, rozbiórka sieci elektroenergetycznej
29	Wawer	1/22	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu, budowa gazociągu
30	Wawer	1/23	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa drogi gminnej DD25a, przebudowa wodociągu, przebudowa sieci energetycznej
31	Wawer	1/24	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, budowa drogi gminnej DD25a, przebudowa wodociągu, budowa gazociągu, przebudowa sieci energetycznej
32	Wawer	1/25	1/48	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, przebudowa wodociągu, budowa gazociągu, przebudowa sieci energetycznej, budowa kanalizacji
33	Wawer	1/27	1/43	budowa drogi gminnej DD26, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji, przebudowa gazociągu, rozbiórka wodociągu
34	Wawer	1/28	1/50	budowa drogi gminnej DD26, budowa kanalizacji,
35	Wawer	1/29	1/52	budowa drogi gminnej DD26, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN i SN, budowa kanalizacji, przebudowa gazociągu, rozbiórka wodociągu
36	Wawer	1/36	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
37	Wawer	1/37	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbickiej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN,
38	Wawer	23	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
39	Wawer	24	24/2	budowa zjazdu indywidualnego
40	Wawer	25	25/2	budowa zjazdu indywidualnego
41	Wawer	26	26/2	budowa zjazdu indywidualnego
42	Wawer	37	37/2	budowa urządzenia wodnego, budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa sieci gazowej
43	Wawer	243/4	243/23	budowa drogi gminnej DD26
44	Wawer	243/5	-	budowa drogi gminnej DD26,
45	Wawer	129/4	-	budowa zjazdu publicznego
46	Wawer	130/22	-	budowa zjazdu publicznego
47	Wawer	130/23	-	budowa zjazdu publicznego
48	Wawer	7/8	-	budowa zjazdu publicznego,
49	Wawer	8	8/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
50	Wawer	29/20	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
51	Wawer	29/22	29/25	przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa zjazdu publicznego; przebudowa sieci telekomunikacyjnej.

52	Wawer		29/23	29/27	budowa drogi gminnej DD25.; przebudowa sieci telekomunikacyjnej
53	Wawer		44/1	44/18	budowa drogi gminnej DD26
54	Wawer		44/7	44/27	budowa drogi gminnej DD25
55	Wawer		44/9	44/21	budowa drogi gminnej DD26
56	Wawer		44/14	44/23	budowa drogi gminnej DD26
57	Wawer		44/16	44/25	budowa drogi gminnej DD26
58	Wawer		46/2	46/11	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej,
59	Wawer		46/7	-	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej
60	Wawer		46/8	-	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej,
61	Wawer		46/9	46/13	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej,
62	Wawer		79	-	budowa zjazdu indywidualnego
63	Wawer		97	97/2	przebudowa sieci telekomunikacyjnej, rozbiórka budynków, budowa sieci energetycznej
64	Wawer		100/3	100/6	budowa drogi gminnej DD26, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji
65	Wawer		100/4	100/8	budowa drogi gminnej DD26, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
66	Wawer		101	101/2	budowa drogi gminnej DD26,
67	Wawer		1/1	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
68	Wawer		1/4	-	budowa zjazdu publicznego
69	Wawer		1/5	1/8	budowa drogi gminnej DD25
70	Wawer		2	2/2	przebudowa sieci telekomunikacyjnej
71	Wawer		5	5/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
72	Wawer		6	6/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
73	Wawer		20/4	20/29	budowa drogi gminnej DD26
74	Wawer		20/5	-	budowa drogi gminnej DD26
75	Wawer		82	82/2	rozbiórka budynku
76	Wawer	3-12-61	97/1	97/6	przebudowa sieci telekomunikacyjnej
77	Wawer		97/1	97/8	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN,
78	Wawer		97/2	97/13	przebudowa sieci telekomunikacyjnej
79	Wawer		160/3	160/7	budowa drogi gminnej DD26, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
80	Wawer		160/4	-	budowa zjazdu publicznego, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
81	Wawer		160/5	-	budowa zjazdu publicznego, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
82	Wawer	3-12-64	55/5	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
83	Wawer		55/7	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
84	Wawer	3-12-65	46/5	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
85	Wawer		46/11	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
86	Wawer		46/13	-	rozbiórka przejazdu kolejowego, przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej,

87	Wawer
88	Wawer
89	Wawer
90	Wawer
91	Wawer
92	Wawer
93	Wawer
94	Wawer
95	Wawer
96	Wawer
97	Wawer
98	Wawer
99	Wawer
100	Wawer
101	Wawer
102	Wawer
103	Wawer

		budowa kanalizacji
47/1	-	rozbiórka przejazdu kolejowego, przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji,
48/1	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji
48/2	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji
49/7	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tuberozy
49/9	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tuberozy
50/4	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tuberozy, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
51/4	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej i Tuberozy, przebudowa gazociągu, budowa kanalizacji, przebudowa sieci wodociągowej
69/2	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
73	-	przebudowa drogi powiatowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci teletechnicznej, budowa kanalizacji
82	82/2	przebudowa drogi powiatowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
88/1	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa kanalizacji, przebudowa gazociągu,
88/3	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
88/4	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
88/8	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
88/9	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa kanalizacji, przebudowa gazociągu,
88/11	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej
88/12	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej i ul. Tuberozy, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu, przebudowa gazociągu

104	Wawer		89/4	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, ul. Tuberozy, ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci teletechnicznej
105	Wawer	3-12-66	2/1	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, rozbiórka gazociągu, rozbiórka wodociągu
106	Wawer		2/5	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
107	Wawer		2/6	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
108	Wawer		2/7	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
109	Wawer		2/8	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej,
110	Wawer		2/9	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej,
111	Wawer		2/10	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej,
112	Wawer		2/11	2/21	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, rozbiórka gazociągu, przebudowa kanalizacji, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
113	Wawer		2/11	2/22	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, NN przebudowa gazociągu, przebudowa kanalizacji, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
114	Wawer		2/13	2/24	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa gazociągu, przebudowa kanalizacji, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
115	Wawer		2/14	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej

116	Wawer	2/15	-	przebudowa drogi powiatowej i gminnej ul. Patriotów i ul. Lokalnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN. przebudowa sieci wodociągowej
117	Wawer	15	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej
118	Wawer	16/1	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej
119	Wawer	23/3	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej
120	Wawer	24	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej
121	Wawer	26	26/2	przebudowa drogi gminnej
122	Wawer	27/3	-	przebudowa sieci gazowej
123	Wawer	27/12	-	przebudowa drogi gminnej
124	Wawer	54/2	-	przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa drogi gminnej, budowa sieci energetycznej
125	Wawer	62/2	62/58	budowa sieci elektroenergetycznej
126	Wawer	62/12	62/62	budowa zjazdu indywidualnego
127	Wawer	62/46	-	budowa sieci elektroenergetycznej
128	Wawer	62/47	-	budowa sieci elektroenergetycznej
129	Wawer	63	63/2	budowa zjazdu publicznego, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej, rozbiórka obiektu
130	Wawer	66	66/2	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej, budowa kanalizacji
131	Wawer	66	66/3	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej, budowa kanalizacji
132	Wawer	67/1	67/12	przebudowa sieci elektroenergetycznej
133	Wawer	67/3	67/9	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej, budowa kanalizacji, budowa wodociągu, budowa drogi nr DD26a
134	Wawer	67/3	67/10	przebudowa drogi gminnej ul. Drozdowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci gazociągowej, rozbiórka kanalizacji
135	Wawer	67/5	-	budowa drogi gminnej przebudowa sieci elektroenergetycznej

136	Wawer		67/7	67/14	przebudowa drogi gminnej ul. Drozdowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci gazociągowej, budowa kanalizacji
137	Wawer		73	73/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej
138	Wawer		97/1	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, NN, przebudowa gazociągu,
139	Wawer		97/2	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
140	Wawer		97/5	-	przebudowa sieci wodociągowej
141	Wawer		98	-	przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa gazociągu
142	Wawer		100/1	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, SN
143	Wawer		100/2	-	przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
144	Wawer		119/1	-	przebudowa drogi gminnej ul. Lokalnej, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, NN
145	Wawer	3-12-67	1/1	1/6	przebudowa drogi gminnej ul. Drozdowej, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci wodociągowej
146	Wawer		1/2	1/8	przebudowa drogi gminnej ul. Drozdowej, przebudowa sieci wodociągowej
147	Wawer		1/4	1/10	budowa drogi gminnej DD26a odc. 2, przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej
148	Wawer		9	9/3	przebudowa sieci wodociągowej
149	Wawer		15	-	przebudowa sieci wodociągowej
150	Wawer		16	16/2	przebudowa sieci wodociągowej
151	Wawer		17/1	-	rozbiórka zjazdu indywidualnego
152	Wawer		17/2	-	rozbiórka zjazdu indywidualnego
153	Wawer		45/3	-	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej ,
154	Wawer		45/5	-	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej, budowa kanalizacji
155	Wawer		45/8	45/11	przebudowa drogi gminnej ul. Zabawnej, budowa kanalizacji
156	Wawer		46	46/2	budowa drogi gminnej drogi DD26,
157	Wawer		48	48/2	budowa zjazdu indywidualnego
158	Wawer		52/1	52/8	budowa zjazdu indywidualnego
159	Wawer		52/2	52/10	budowa zjazdu indywidualnego
160	Wawer		53	53/2	budowa zjazdu indywidualnego
161	Wawer		54	54/2	budowa zjazdu indywidualnego
162	Wawer	3-12-71	14	14/2	budowa zjazdu publicznego przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, SN
163	Wawer		15	15/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
164	Wawer		16	16/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN

165	Wawer		17	17/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
166	Wawer		18	18/2	przebudowa urządzenia melioracyjnego
167	Wawer		21/3	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji
168	Wawer		21/7	21/12	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, budowa kanalizacji
169	Wawer		21/9	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
170	Wawer	3-12-72	28/5	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
171	Wawer		28/24	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
172	Wawer		35/1	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
173	Wawer	3-12-73	2/14	-	przebudowa drogi gminnej ul. Szafirowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
174	Wawer		2/15	-	przebudowa drogi gminnej ul. Szafirowej, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
175	Wawer		2/17	-	przebudowa drogi gminnej ul. Szafirowej, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
176	Wawer		2/18	-	przebudowa drogi gminnej ul. Szafirowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN,
177	Wawer		30/1	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
178	Wawer		30/2	30/4	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
179	Wawer		31/1	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa kanalizacji, przebudowa sieci telekomunikacyjnej,
180	Wawer		32/1	-	budowa drogi gminnej DD20 , przebudowa sieci telekomunikacyjnej,
181	Wawer		33/1	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, budowa drogi gminnej DD20b, budowa kanalizacji
182	Wawer		34/5	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
183	Wawer		34/6	-	budowa drogi gminnej DD20, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
184	Wawer		34/8	-	budowa drogi gminnej DD20, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN,
185	Wawer		39/2	39/4	budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
186	Wawer		42/5	42/11	budowa zjazdu indywidualnego,

187	Wawer
188	Wawer
189	Wawer
190	Wawer
191	Wawer
192	Wawer
193	Wawer
194	Wawer
195	Wawer
196	Wawer
197	Wawer
198	Wawer
199	Wawer
200	Wawer
201	Wawer
202	Wawer
203	Wawer
204	Wawer
205	Wawer
206	Wawer
207	Wawer
208	Wawer
209	Wawer
210	Wawer

		przebudowa sieci elektroenergetycznej SN,
45/1	45/6	budowa drogi gminnej DD20, przebudowa kanalizacji
46/1	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa drogi DD20, budowa kanalizacji, rozbiórka gazociągu,
46/2	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
46/5	-	budowa drogi gminnej DD20, budowa kanalizacji,
46/8	46/18	budowa sieci elektroenergetycznej
46/9	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa kanalizacji, rozbiórka gazociągu, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN,
46/11	-	budowa drogi gminnej DD20, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, rozbiórka sieci elektroenergetycznej NN
46/12	-	budowa drogi gminnej DD20,
46/16	46/21	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, ul. Deptak, budowa drogi DD23,, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, budowa kanalizacji
46/16	46/22	budowa drogi gminnej DD20,
47/1	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej,
47/3	47/19	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, budowa kanalizacji
47/6	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej,
47/7	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji
47/8	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej;
47/9	47/21	przebudowa nawierzchni jezdni ul. Tawułkowej, budowa kanalizacji
47/15	47/23	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, budowa kanalizacji
47/16	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej przebudowa sieci elektroenergetycznej NN,
96	96/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
117	117/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, budowa zjazdu indywidualnego
118	118/2	budowa zjazdu indywidualnego
120	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
145/7	145/15	budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, SN, przebudowa gazociągu,
145/9	145/17	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, SN,

211	Wawer				przebudowa sieci telekomunikacyjnej
212	Wawer			145/10	- przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
213	Wawer			146	- przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji, rozbiórka gazociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
214	Wawer			147/1	- przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN,
215	Wawer			147/2	- przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
216	Wawer			148/1	- przebudowa drogi gminnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, SN,
217	Wawer			148/2	- przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa wodociągu
218	Wawer	3-12-74	1/1	-	budowa drogi gminnej DD20, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
219	Wawer		1/4	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, ul. Tuberozy, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu, przebudowa gazociągu
220	Wawer		1/5	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
221	Wawer		2/2	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, ul. Tuberozy, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu, przebudowa gazociągu
222	Wawer		7/1	7/3	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
223	Wawer		9/1	9/4	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
224	Wawer		10/2	10/4	przebudowa kanalizacji
225	Wawer		31/2	31/14	budowa drogi gminnej DD22, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
226	Wawer		31/3	31/16	przebudowa drogi gminnej ul Deptak, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
227	Wawer		31/4	31/18	przebudowa drogi gminnej ul Deptak przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN,
228	Wawer		31/5	31/20	przebudowa drogi gminnej ul. Deptak, rozbiórka gazociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej,

229	Wawer
230	Wawer
231	Wawer
232	Wawer
233	Wawer
234	Wawer
235	Wawer
236	Wawer
237	Wawer
238	Wawer
239	Wawer
240	Wawer
241	Wawer
242	Wawer

		przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
31/9	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
31/10	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów , budowa kanalizacji, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
31/11	31/22	przebudowa drogi gminnej ul. Deptak, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
31/12	31/25	przebudowa drogi gminnej ul. Deptak, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa kanalizacji
32/1	-	budowa sieci elektroenergetycznej
32/2	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji
32/3	32/12	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji
32/4	32/14	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
32/5	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji
32/6	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji
32/7	32/9	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, budowa kanalizacji, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
32/7	32/10	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji deszczowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, , przebudowa sieci telekomunikacyjnej
34/2	1509	
34/3	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, budowa kanalizacji

243	Wawer
244	Wawer
245	Wawer
246	Wawer
247	Wawer
248	Wawer
249	Wawer
250	Wawer
251	Wawer
252	Wawer
253	Wawer
254	Wawer
255	Wawer
256	Wawer
257	Wawer
258	Wawer
259	Wawer
260	Wawer
261	Wawer
262	Wawer
263	Wawer
264	Wawer

34/4	34/7	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji
34/4	34/8	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji
34/5	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów
37	-	budowa zjazdów indywidualnych, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
38	-	budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
39	-	przebudowa kanalizacji, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
41	41/2	budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
47/1	47/3	budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa kanalizacji sanitarnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
49/1	49/3	budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa kanalizacji
51	51/2	przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa zjazdów indywidualnych, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa kanalizacji
52	52/2	rozbiórka budynku, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
53/1	-	przebudowa drogi gminnej przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa gazociągu,
55	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
65	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
66	66/4	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
67/8	-	budowa drogi gminnej DD23a, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN,
67/9	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
67/19	-	budowa drogi gminnej DD23a, przebudowa sieci energetycznej
67/20	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
82/1	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej
82/4	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, rozbiórka gazociągu, budowa kanalizacji
82/6	82/34	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej,

					budowa kanalizacji
265	Wawer		82/16	82/36	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa kanalizacji
266	Wawer		82/17	-	budowa urządzenia wodnego, przebudowa gazociągu, przebudowa sieci wodociągowej
267	Wawer		82/18	-	budowa drogi gminnej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN,
268	Wawer		82/19	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, przebudowa gazociągu, budowa kanalizacji, przebudowa wodociągu, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
269	Wawer		82/20	-	przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
270	Wawer		82/23	82/38	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa kanalizacji, rozbiórka gazociągu
271	Wawer		82/29	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa drogi DD20, budowa kanalizacji
272	Wawer		82/30	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, budowa drogi DD20, budowa kanalizacji
273	Wawer		82/31	82/40	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, rozbiórka gazociągu, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji
274	Wawer		82/31	82/41	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, rozbiórka gazociągu, budowa kanalizacji
275	Wawer	3-12-77	3	3/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
276	Wawer		4	4/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
277	Wawer		5/3	5/8	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, budowa zjazdu indywidualnego
278	Wawer		5/6	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
279	Wawer		6	6/2	budowa zjazdu indywidualnego
280	Wawer		7	7/4	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa kanalizacji
281	Wawer			25	25/2
282	Wawer		26	26/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, budowa zjazdu indywidualnego
283	Wawer	3-12-78	1/2	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej
284	Wawer		16/4	-	przebudowa drogi gminnej ul. Tawułkowej
285	Wawer		44/14	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
286	Wawer		44/15	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
287	Wawer		233/3	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej
288	Wawer		233/13	-	przebudowa drogi gminnej ul. Mozaikowej, przebudowa sieci wodociągowej
289	Wawer	3-12-79	109	-	budowa sieci elektroenergetycznej

290	Wawer	3-12-80	1/4	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, budowa kanalizacji
291	Wawer		1/10	-	przebudowa drogi gminnej ul. Lokalnej, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
292	Wawer		1/11	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Patriotów, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, budowa kanalizacji
293	Wawer		1/12	-	przebudowa drogi powiatowej i gminnej ul. Patriotów i ul. Lokalnej, budowa kanalizacji
294	Wawer		1/13	-	przebudowa drogi powiatowej i gminnej ul. Patriotów i ul. Lokalnej
295	Wawer		2/6		przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci teletechnicznej, budowa sieci wodociągowej,
296	Wawer		2/7	-	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
297	Wawer		2/8	-	przebudowa drogi gminnej ul. Lokalnej, przebudowa sieci wodociągowej, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN
298	Wawer	3-14-29	6/2	6/4	budowa drogi gminnej DD20
299	Wawer	3-14-30	6/2	6/5	budowa drogi gminnej DD21
300	Wawer		29	29/2	przebudowa urządzenia melioracyjnego
301	Wawer		36/6	36/8	budowa drogi gminnej DD20
302	Wawer		36/6	36/9	budowa drogi gminnej DD21
303	Wawer	3-15-01	19	19/2	budowa sieci elektroenergetycznej SN, budowa zjazdu indywidualnego
304	Wawer		19	19/3	budowa zjazdu publicznego
305	Wawer		36	36/4	budowa zjazdu publicznego
306	Wawer		37	37/2	budowa zjazdu publicznego
307	Wawer		37	37/3	budowa zjazdu publicznego
308	Wawer		41	41/2	budowa drogi gminnej DD27
309	Wawer		42	42/2	budowa drogi gminnej
310	Wawer		42	42/3	budowa drogi gminnej
311	Wawer		43	43/2	przebudowa drogi gminnej ulicy Przełęcz, przebudowa sieci elektorenergetycznej SN, budowa kanalizacji
312	Wawer		43	43/3	przebudowa sieci elektroenergetycznej, budowa drogi gminnej DD27
313	Wawer	3-15-02	44	44/2	budowa drogi gminnej ulicy Przełęcz
314	Wawer		67	67/2	budowa drogi gminnej DD27

315	Wawer	3-15-04	1	-	przebudowa drogi gminnej i powiatowej ul. Przełęcz i Izbińskiej, budowa drogi gminnej DD26, budowa kanalizacji, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN, przebudowa gazociągu, przebudowa wodociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
316	Wawer		18	-	przebudowa drogi gminnej ul. Przełęcz, budowa kanalizacji, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, SN, przebudowa sieci telekomunikacyjnej, przebudowa wodociągu
317	Wawer		30	-	przebudowa drogi powiatowej ul. Izbińskiej, budowa kanalizacji, przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa gazociągu, przebudowa wodociągu, przebudowa sieci telekomunikacyjnej
318	Wawer		33	33/2	budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa gazociągu
319	Wawer		34	-	budowa zjazdu indywidualnego, przebudowa gazociągu, budowa sieci elektroenergetycznej
320	Wawer		55	55/2	przebudowa sieci elektroenergetycznej NN, przebudowa sieci elektroenergetycznej SN
321	Wawer		58	58/2	budowa zjazdu indywidualnego
322	Otwock	0025-Zagórze	2/4	2/6	budowa drogi gminnej
323	Otwock		6/7	6/11	budowa zjazdu publicznego
324	Otwock		7	7/2	budowa drogi gminnej
325	Otwock		7	7/3	budowa drogi gminnej
326	Otwock		8	8/3	budowa zjazdu publicznego
327	Otwock		13/2	13/7	przebudowa sieci melioracyjnej, budowa zjazdu publicznego
328	Otwock	0015-Majdan	112/1	112/3	przebudowa sieci melioracyjnej
329	Otwock		113/1	113/3	przebudowa sieci melioracyjnej
330	Otwock		115/6	115/18	przebudowa sieci melioracyjnej, rozbiórka sieci elektroenergetycznej
331	Otwock		115/2	115/25	przebudowa sieci melioracyjnej

Działki przeznaczone pod przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej i przebudowywanych dróg innych kategorii, nie wchodzi w skład projektowanego pasa drogowego, jednakże przedmiotową decyzją **ograniczam na rzecz inwestora sposób korzystania z ww. nieruchomości.**

Do ograniczeń, o których mowa powyżej stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-8 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997r. o gospodarce nieruchomościami (t.j. Dz. U. z 2016 r., poz. 2147 ze zm.)

Zamierzenie inwestycyjne odzwierciedla projekt budowlany sporządzony zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (t.j. Dz. U. z 2012 r., poz. 462 ze zm.).

Autorzy projektu budowlanego:

- mgr inż. Maciej Tadeusz Gajewski posiadający uprawnienia budowlane o numerze St-175/80 bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BD/1030/01;
- mgr inż. Tomasz Szyszka posiadający uprawnienia budowlane o numerze MAZ/0142/POOD/12 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BD/0043/14;
- mgr inż. Jerzy Kaczmarek posiadający uprawnienia budowlane o numerze KBU1a-2126/989/66 specjalności dróg i mostów, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BD/0875/01;
- mgr inż. Sławomir Adam Dziewit posiadający uprawnienia budowlane o numerze MAZ/0196/POOD/04 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BD/1262/04;
- mgr inż. Mariusz Piotr Wanat posiadający uprawnienia budowlane o numerze PDK/0228/POOD/10 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Podkarpackiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. PDK/BD/0066/11;
- mgr inż. Krystian Łukasz Gałuszka posiadający uprawnienia budowlane o numerze MAP/0374/PBD/15 do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej drogowej, członek Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAP/BD/0037/16;
- mgr inż. Robert Słota posiadający uprawnienia budowlane o numerze NB.Upr.22/97 do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAP/BO/2513/01;
- inż. Mariusz Robak posiadający uprawnienia budowlane o numerze SLK/0082/POOM/03 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. SLK/BM/1609/04;
- mgr inż. Adrian Zębala posiadający uprawnienia budowlane o numerze SLK/1740/POOM/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. SLK/BM/5802/08;
- mgr inż. Anna Weronika Barszczewska posiadająca uprawnienia budowlane o numerze MAZ/0416/POOM/10 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BM/0149/11;
- mgr inż. Rafał Marcin Kuśmierz posiadający uprawnienia budowlane o numerze MAZ/0354/POOM/12 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BM/0052/13;
- mgr inż. Paweł Chmielewski posiadający uprawnienia budowlane o numerze 6/2003 do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAP/BO/1528/03;
- inż. Andrzej Schindler posiadający uprawnienia budowlane o numerze 267/87 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie instalacji elektrycznych, członek Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAP/IE/0470/03;
- mgr inż. Mariusz Kozoduj posiadający uprawnienia budowlane o numerze 161/2000 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie: sieci, instalacji

- i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, członek Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAP/IE/2534/01;
- mgr inż. Wojciech Kamil Iwanicki posiadający uprawnienia budowlane o numerze 363/DOS/11 do projektowania bez ograniczeń w specjalności telekomunikacyjnej, członek Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. DOS/BT/0082/12;
 - mgr inż. Konrad Dominik Dąbrowski posiadający uprawnienia budowlane o numerze MAZ/0151/POOT/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności telekomunikacyjnej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BT/0006/14;
 - mgr inż. Zbigniew Bereda posiadający uprawnienia budowlane o numerze MAZ/0199/PWOS/11 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/IS/0536/11;
 - mgr inż. Monika Katarzyna Wieczorek posiadająca uprawnienia budowlane o numerze MAZ/0223/POOS/11 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/IS/0527/11;
 - mgr inż. Wojciech Paweł Stonawski posiadający uprawnienia budowlane o numerze MAP/0387/ZOOK/10 do projektowania w ograniczonym zakresie w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAP/BO/0276/11;
 - mgr inż. Andrzej Marek Stonawski posiadający uprawnienia budowlane o numerze 826/72/Kr w specjalności inżynierii wodnej, członek Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAP/WM/7146/02;
 - mgr inż. Mateusz Zalewski posiadający uprawnienia budowlane o numerze 44/2003 do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Małopolskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAP/BO/1486/03;
 - mgr inż. Piotr Brzdęk posiadający uprawnienia budowlane o numerze SLK/2208/PWOK/08 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. SLK/BO/5643/08;
 - mgr inż. Ryszard Jurecki posiadający uprawnienia budowlane o numerze SLK/1302/POOM/06 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. SLK/BM/4248/06;
 - mgr inż. Jerzy Bilski posiadający uprawnienia budowlane o numerze OIK6-E-2/2000 do projektowania bez ograniczeń w specjalności kolejowe sieci elektroenergetyczne, członek Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. DOS/IE/4115/01;
 - mgr inż. Wiesław Jerzy Łopata posiadający uprawnienia budowlane o numerze 181/UW/90 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjno-inżynieryjnej w zakresie elektryfikacji linii kolejowych, członek Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. DOS/IE/3934/01;
 - mgr inż. Bartosz Andrzej Majewski posiadający uprawnienia budowlane o numerze MAZ/0482/PBKs/15 do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynieryjnej kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BK/0517/15;
 - mgr inż. Rafał Marian Kasicki posiadający uprawnienia budowlane o numerze 5/03/WŁ do projektowania bez ograniczeń w specjalności urządzenia zabezpieczenia i sterowania

- ruchem kolejowym, członek Łódzkiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. ŁOD/BK/6483/04;
- mgr inż. Paweł Mieczysław Papierowski posiadający uprawnienia budowlane o numerze 116/DOS/05 do projektowania bez ograniczeń w specjalności kolejowej obejmujące linie, węzły i stacje kolejowe, członek Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. DOS/BK/0617/05;
 - mgr inż. Marcin Jóźwiak posiadający uprawnienia budowlane o numerze 183/DOS/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności kolejowej, członek Dolnośląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. DOS/BK/0443/09;
 - mgr inż. Krzysztof Markowicz posiadający uprawnienia budowlane o numerze 638/02 do projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno-budowlanej, członek Śląskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. SLK/BO/9416/03;
 - mgr inż. Witold Adam Doboszyński posiadający uprawnienia budowlane o numerze ST-270 /87 w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej mostowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BM/1858/01;
 - mgr inż. Jacek Jan Puchalski posiadający uprawnienia budowlane o numerze St-31/80 w specjalności instalacyjno-inżynierskiej w zakresie instalacji elektrycznych, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/IE/1225/02;
 - mgr inż. Grzegorz Marek Giernakowski posiadający uprawnienia budowlane w telekomunikacji o numerze DTK-SB/02477/04/U bez ograniczeń w specjalnościach instalacyjnych w telekomunikacji przewodowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/IE/0639/04;
 - inż. Adam Wojciech Wyrzykowski posiadający uprawnienia budowlane o numerze MAZ/0176/POOD/11 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BD/0705/11;
 - mgr inż. Edward Józef Zabawa posiadający uprawnienia budowlane o numerze Wa-51/90 w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej mostowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BM/4251/01;
 - mgr inż. Marcin Kłos posiadający uprawnienia budowlane o numerze LUB/0045/PWBE/16 do projektowania i kierowania robotami budowlanymi bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/IE/0344/16;
 - mgr inż. Wojciech Grzesiak posiadający uprawnienia budowlane o numerze 266/2/94 do sporządzania projektów w zakresie sieci, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/IE/2484/02;
 - mgr inż. Andrzej Walczuk posiadający uprawnienia budowlane o numerze St-150/87 w specjalności konstrukcyjno-inżynierskiej w zakresie dróg i lotniskowych dróg startowych oraz manipulacyjnych, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa o nr ew. MAZ/BD/1239/01;
 - mgr inż. Maciej Paweł Januszewski – architektura krajobrazu.

Działając na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych,

nadają niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Wobec powyższego, decyzja niniejsza:

- zobowiązuje do niezwłocznego wydania nieruchomości oraz opróżnienia lokali i innych pomieszczeń,

- uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi,
- uprawnia do rozpoczęcia robót budowlanych.

I. Ogólna charakterystyka inwestycji.

Inwestycja zlokalizowana jest na terenie województwa Mazowieckiego. Trasa projektowanego odcinka drogi ekspresowej S-2 przebiega przez m. st. Warszawa (dzielnica Wawer) oraz przez powiat otwocki (gmina Wiązowna).

W zakres zamierzenia budowlanego wchodzi:

1) Roboty drogowe:

- budowa drogi ekspresowej S-2,
- budowa węzła drogowego Patriotów,
- przebudowa ul. Patriotów – strona zachodnia,
- przebudowa ul. Patriotów – strona wschodnia,
- przebudowa ul. Tawułkowej,
- przebudowa ul. Mozaikowej,
- przebudowa ul. Zabawnej,
- przebudowa ul. Izbieckiej,
- budowa, przebudowa odcinków dróg gminnych i dojazdowych,
- budowa chodników, ścieżek rowerowych oraz ciągów pieszo-rowerowych,
- budowa zjazdów,
- budowa zatok postojowych dla obsługi wszystkich uczestników ruchu,
- budowa pasów technologicznych i dojazdów do urządzeń związanych z drogą
- budowa systemu odwodnienia powierzchniowego wraz z przepustami drogowymi.

2) Roboty mostowe:

- budowa wiaduktów oraz estakad w ciągu drogi ekspresowej,
- budowa wiaduktów w ciągu dróg poprzecznych,
- budowa wiaduktu w ciągu linii kolejowej,
- budowa przejazdu gospodarczego,
- budowa przejścia dla zwierząt małych,
- budowa przepustu ekologicznego.

3) Kolej:

- przebudowa układu torowego linii nr 7,
- przebudowa sieci trakcyjnej i urządzeń sterowania ruchem kolejowym.

4) Kanalizacja deszczowa wraz z urządzeniami oczyszczającymi:

- budowa sieci kanalizacji deszczowej,
- budowa zbiorników,
- budowa osadników i separatorów.

5) Urządzenia ochrony środowiska:

- urządzenia oczyszczające (osadniki i separatory) przed wprowadzeniem ścieków deszczowych oraz roztopowych do odbiorników,
- budowa ekranów akustycznych,
- budowa osłon przeciwoślusienowych,
- budowa przejść dla zwierząt małych, średnich i dużych.

6) Zieleń:

- wycinka istniejącej zieleni,
- nasadzenia.

- 7) Urządzenia bezpieczeństwa ruchu:
- bariery ochronne,
 - ogrodzenie drogi,
 - oznakowanie poziome i pionowe wraz z fundamentami konstrukcji bramowych i kratownicowych,
 - wjazdy awaryjne,
 - obiekty systemu zarządzania ruchem,
 - system zapobiegania gołoledzi,
 - kanał technologiczny.
- 8) Oświetlenie:
- budowa oświetlenia drogi ekspresowej,
 - budowa oświetlenia dróg poprzecznych.
- 9) Zasilanie obiektów.
- 10) Przebudowa istniejącej infrastruktury technicznej:
- linie energetyczne nN, SN,
 - kanalizacja deszczowa i sanitarna,
 - sieć wodociągowa,
 - sieć gazowa,
 - sieć teletechniczna,
 - sieć odwodnienia.
- 11) Rozbiórki:
- elementów dróg i ulic,
 - elementów sieci uzbrojenia terenu,
 - sieci melioracyjnej,
 - elementów małej architektury i ogrodzeń,
 - budynków mieszkalnych i gospodarczych kolidujących z inwestycją.

II. Wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi z określeniem ich kategorii.

Budowa Południowej Obwodnicy Warszawy, w tym odcinka „C” od km 11+500,00 do km 18+950,00, na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” na parametrach drogi ekspresowej ma być częścią większego zdania inwestycyjnego, jakim jest budowa sieci dróg ekspresowych w obrębie Warszawy w ramach warszawskiego Węzła Komunikacyjnego. Efektem tego będzie stworzenie obwodnicy aglomeracji warszawskiej, której zdaniem będzie nie tylko połączenie wylotów dróg krajowych i rozprowadzenie ruchu napływającego do Warszawy z tych dróg, zrealizowanej autostrady A2 od strony zachodniej i planowanej autostrady A-2 od strony wschodniej do wybranych regionów miasta z ominięciem Centrum, ale przede wszystkim zapewnienie szybkich i bezpiecznych powiązań komunikacyjnych pomiędzy poszczególnymi dzielnicami. Zadaniem POW-u będzie sprawne przeprowadzenie ruchu na kierunku wschód – zachód przez południową część Warszawy poprzez połączenie zrealizowanej autostrady A2, przyszłej autostrady A-2, dróg ekspresowych S-7, S-8 (od strony zachodniej), drogi krajowej Nr 79 oraz dróg krajowych Nr 2 i 17 (od strony wschodniej) z podstawowym układem miasta. W istniejącym układzie komunikacyjnym Warszawy brak jest wykształconych sprawnych połączeń obwodowych, umożliwiających prowadzenie ruchu tranzytowego poza centrum miasta. Do Warszawy dochodzi promieniście kilka dróg krajowych. Południowa Obwodnica Warszawy umożliwi połączenie wylotów dróg krajowych w kierunku Terespolu (droga krajowa nr 2 - docelowo autostrada A-2), Lublina (droga krajowa nr 17 – docelowo droga ekspresowa S17), Krakowa (droga krajowa nr 7 – docelowo droga ekspresowa S7), Wrocławia (droga krajowa nr 8 – docelowo droga ekspresowa S8), Poznania (autostrada A2) oraz poprzez Trasę Toruńską od węzła A2 Konotopa do Gdańska

(droga krajowa nr 7 – docelowo droga ekspresowa S7) oraz Białegostoku (droga krajowa nr 8 – docelowo droga ekspresowa S8). Projektowana POW w granicach opracowania przebiega po całkowicie nowym śladzie i przecina istniejące ulice podstawowego układu drogowego miasta Warszawy. Ruch który w przyszłości przejmie trasa S-2 dziś przebiega ulicami w Warszawie – od ulicy Połczyńskiej do ulicy Wolskiej, Kasprzaka, Prymasa Tysiąclecia, dalej poprzez węzeł przy Dworcu Zachodnim, ulice Al. Jerozolimskie, Kopińska, Wawelska, Trasa Łazienkowska, most Łazienkowski, ulica Ostrobramska, węzeł Marsa, ulica Płowiecka, Czecha, Trakt Brzeski aż do szosy Lubelskiej. Jest to ciąg drogi krajowej nr 2 poprzez miasto Warszawa.

Projektowana trasa Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku „C” przecina się z następującymi istniejącymi drogami i ulicami:

- ulica Tawułkowa (L) – km 12+310,10 – zaprojektowany wiadukt ponad trasą S2
- ulica Mozaikowa (Z) – km 13+084,02 - zaprojektowany wiadukt ponad trasą S2
- ulica Patriotów zachodnia (G) – km 13+528,95 - zaprojektowany wiadukt nad trasą S2
- ulica Patriotów wschodnia (Z) – km 13+615,67 - zaprojektowany wiadukt nad trasą S2
- ulica Zabawna (L) – km 14+134,68 - zaprojektowany wiadukt ponad trasą S2
- ulica Izbička (Z) – km 15+683,32 - zaprojektowany wiadukt ponad trasą S2.

Przekroczenia linii kolejowych:

- linia kolejowa Warszawa – Lublin - km 13+573,73 – trasa S2 przekracza linię kolejową dołem pod obiektem w ciągu linii kolejowej.

III. Określenie linii rozgraniczających teren.

Ustalono decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej linie stanowią:

- linia rozgraniczająca teren, która stanowi linie podziału nieruchomości- przedstawiono przerywaną linią koloru brązowego,
- linia rozgraniczająca drogi – przedstawiono przerywaną linią koloru żółtego,
- linia rozgraniczająca teren kolejowego (teren zamknięty) – przedstawiono przerywaną linią koloru różowego,
- linia ograniczenia w korzystaniu z nieruchomości – przedstawiono przerywaną linią koloru niebieskiego,

odzwierciedlenie powyższych elementów zostało przedstawione na kopii mapy zasadniczej do celów projektowych w skali 1:500. Przedmiotowa mapa stanowi część graficzną projektu zagospodarowania terenu, zatwierdzonego niniejszą decyzją projektu budowlanego.

IV. Oznaczenie nieruchomości lub ich części według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Nieruchomości wchodzące w projektowany pas drogowy, oznaczone wcześniej, jako: nr ewidencyjne działek w projektowanym pasie drogowym, do przejęcia pod inwestycję (tłustym drukiem - numery działek przeznaczone pod przejęcie dla inwestycji, w nawiasach - numery działek po podziale), wskazane zgodnie z wnioskiem inwestora, przechodzą z mocy prawa na rzecz Skarbu Państwa (zgodnie z art. 12 ust. 4 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych) z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna.

V. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie decyzją z dnia 29.04.2011 r., znak: WOOŚ-II.4200.12.2011JI o środowiskowych uwarunkowaniach, ustalił środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na „budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” dla wariantu proponowanego przez Inwestora, tj. z droga 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”, jednocześnie określił:

- rodzaj i miejsce realizacji inwestycji,
- warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich,
- wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym.

Ponadto ww. decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w części uchylił i orzekł Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska decyzją z dnia 02.12.2011 r., znak: DOOŚ.IDK.4200.14.2011.AA.

Ponadto postanowieniem z dnia 18.08.2017 r. znak: WOOŚ-II.4200.18.2016.MW.14, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska, w związku z ponownym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji, uzgodnił realizację przedmiotowego przedsięwzięcia.

Powyższe elementy ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz ww. postanowień, zostały wyszczególnione w uzasadnieniu niniejszej decyzji – zgodnie z art. 95 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 353 ze zm.).

Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie pismem z dnia 21.09.2016 r., znak: TC-U-0272-002-2016, wskazał, że przedmiotowa inwestycja nie obejmuje działań na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią.

Dyrektor Regionalnej Dyrekcji Lasów Państwowych w Warszawie pismem z dnia 23.09.2016 r., znak: ZS.2281.1.103.2016 zaopiniował pozytywnie planowaną inwestycję.

Prezydent m.st. Warszawy Stołeczny Konserwator Zabytków decyzją Nr 30A/14 z dnia 10.03.2014 r. określił zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych.

Mazowiecki Wojewódzki Konserwator Zabytków decyzją Nr 260/2014 z dnia 24.03.2014 r. określił zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych.

VI. Wymagania dotyczące ochrony uzasadnionych interesów osób trzecich

Inwestycja powinna spełniać wymagania obejmujące ochronę w szczególności przed:

1. pozbawieniem:
 - dostępu do drogi publicznej,
 - możliwości korzystania z urządzeń infrastruktury technicznej,
2. uciążliwościami powodowanymi przez hałas, wibracje, zakłócenia elektryczne, promieniowanie,
3. zanieczyszczeniami powietrza, wody i gleby.

Obiekty i urządzenia w pasie drogowym, przeznaczone dla uczestników ruchu, powinny zapewniać bezpieczeństwo ich użytkowania, w tym również przez osoby niepełnosprawne.

Należy uwzględnić wszelkie warunki i normy wynikające z obowiązującej ustawy Prawo budowlane, ze szczególnym uwzględnieniem art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1332).

VII. Termin wydania nieruchomości

Działając na podstawie art. 16 ust. 2 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych określam termin wydania nieruchomości lub wydania nieruchomości i opróżnienia lokali oraz innych pomieszczeń na 120 dzień od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna.

VIII. Szczególne warunki zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych

- należy przestrzegać wymogów i uwag instytucji uzgadniających i opiniujących projekt budowlany,
- należy zapewnić bezpieczeństwo ludzi i mienia przy wykonywaniu robót budowlanych,
- należy zabezpieczyć interesy osób trzecich przy wykonywaniu robót budowlanych,
- inwestor jest zobowiązany zorganizować proces budowlany przez zapewnienie wykonania i odbioru robót budowlanych przez osoby o odpowiednich kwalifikacjach zawodowych,
- obiekty podlegają geodezyjnemu wyznaczeniu w terenie, a po ich wykonaniu inwentaryzacji powykonawczej,
- należy zachować warunki zawarte w protokole z narady koordynacyjnej Prezydenta m.st. Warszawy Biura Geodezji i Katastru BG.6630.985.2017 z dnia 18.05.2017 r., oraz BG.6630.2387.2016 z dnia 20.10.2016 r.,
- należy zachować warunki zawarte w protokole z narady koordynacyjnej Starosty Otwockiego Nr GK.IV.6630.357.2016 z dnia 21.09.2016 r.,
- należy zachować warunki zawarte w opinii Polskich Kolei Państwowych S.A. Wydziału Geodezji i Regulacji Stanów Prawnych Kolejowego Zespołu Uzgodnienia Dokumentacji Projektowej Nr 99/2017 z dnia 20.06.2017 r.,
- należy zachować warunki decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 29.04.2011 r., znak: WOŚ-II.4200.12.2011.JI o środowiskowych uwarunkowaniach,
- należy zachować warunki decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 02.12.2011 r. uchylającej w części i w tym zakresie zmieniającą w pozostałym zakresie utrzymującą w mocy decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach DOŚ.IDK.4200.14.2011.AA,
- należy zachować warunki postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 18.08.2017 r. znak: WOŚ-II.4200.18.2016.MW.14, uzgadniającego warunki realizacji przedsięwzięcia,
- należy zachować warunki decyzji Marszałka Województwa Mazowieckiego Nr 222/16/PZ.W z dnia 14.10.2016 r., znak: PZ-II.7322.5.124.2016.MR oraz decyzji Nr 230/16/PZ.W z dnia 20.10.2016 r. znak PZ-II.7322.5.106.2016.MS
- należy zachować warunki postanowień Wojewody Mazowieckiego Nr 588/II/2017 z dnia 31.08.2017 r., znak: WIŚ-II.7840.11.17.2017.MS, Nr 199/2014 z dnia 27.05.2014 r., znak: WI-II.7840.11.9.2014.MK, Nr 325/II/2014 z dnia 22.07.2014 r., znak: WI-II.7840.11.8.2014.KZ, udzielających zgody na odstępstwa od przepisów techniczno-budowlanych,

- należy zachować warunki decyzji Prezydenta m.st. Warszawy Stołeczny Konserwator Zabytków Nr 30A/14 z dnia 10.03.2014 r. określającej zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych,
- należy zachować warunki decyzji Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków Nr 260/2014 z dnia 24.03.2014 r. określającej zakres i rodzaj niezbędnych badań archeologicznych,
- do gruntów rolnych i leśnych objętych decyzjami o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie stosuje się przepisów o ochronie gruntów rolnych i leśnych,
- do usuwania drzew i krzewów znajdujących się na nieruchomościach objętych decyzją o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków, nie stosuje się przepisów o ochronie przyrody w zakresie obowiązku uzyskiwania zezwoleń na ich usunięcie oraz opłat z tym związanych, zgodnie z art. 21 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych,
- po zakończeniu robót budowlanych teren budowy należy uporządkować.

IX. Określenie terminów rozbiórki istniejących obiektów budowlanych nie przewidzianych do dalszego użytkowania oraz tymczasowych obiektów budowlanych

Obiekty przeznaczone do rozbiórki należy usunąć przed zakończeniem prac budowlanych objętych niniejszą decyzją.

X. Szczegółowe wymagania dotyczące nadzoru na budowie

Inwestor ma obowiązek ustanowienia inspektorów nadzoru inwestorskiego zgodnie z ustaleniami § 2 ust. 1 pkt 4 i 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 19 listopada 2001 r. w sprawie rodzajów obiektów budowlanych, przy których realizacji jest wymagane ustanowienie inspektora nadzoru inwestorskiego (Dz. U. Z 2001 r., Nr 138, poz. 1554) i ich funkcje powierzyć osobom uprawnionym.

Kierownik budowy jest obowiązany prowadzić dziennik budowy lub rozbiórki oraz umieścić na budowie lub na rozbieranym obiekcie, w widocznym miejscu, tablicę informacyjną oraz ogłoszenie zawierające dane dotyczące bezpieczeństwa pracy i ochrony zdrowia.

Zgodnie z art. 32 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, stanowiącym, że: „1. Do oddawania do użytkowania drogi stosuje się przepisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane”, inwestor jest zobowiązany przed przystąpieniem do użytkowania uzyskać ostateczną decyzję o pozwoleniu na użytkowanie na zasadach i w trybie przepisów ustawy Prawo budowlane.

UZASADNIENIE

W dniu 26.10.2016 r., złożono w tutejszym organie wnioszek inwestora: Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „*budowa drogi ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” - Zadanie „C” – Budowa drogi ekspresowej S2 – POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła, km około 11+500,00) do węzła Lubelska (bez węzła, km*

zmniejszenia zajętości działek nr 63, 64 i 128 z obrębu 6-12-66. Niestety, w dalszym ciągu nie otrzymał odpowiedzi na zgłaszane propozycje, w tym ostatnią z dnia 12 grudnia 2016 roku, dyskutowaną również w toku spotkania z GDDKiA oraz Wykonawcą na spotkaniu w dniu 25 listopada 2016 roku. Mając powyższe na uwadze zwracam się z wnioskiem o uwzględnienie proponowanej w załączeniu modyfikacji przebiegu infrastruktury towarzyszącej przebiegowi drogi przy procedowaniu nad wnioskiem o wydanie Zezwolenia na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID) dla obszaru od km 11+789.5 (ul. Celulozy) do km 18+949.9 - Węzeł Lubelska (bez Węzła) W razie potrzeby wyjaśnień lub omówienia rozwiązań alternatywnych proszę o bezpośredni kontakt telefoniczny z Panem

Jednocześnie, w załączeniu, przesyłam dotychczasową korespondencję z GDDKiA".

Pełnomocnik inwestora odniósł się do powyższych uwag w następujący sposób „Przedmiotowa sprawa zajętości działek nr 63, 64 i 128 z obrębu 6-12-66 należących do została poprzedzona spotkaniem

Głównego Projektanta Macieja Gajewskiego z Zarządem

w czerwcu 2016 r. podczas którego omówione zostały możliwości korekty projektu Południowej Obwodnicy Warszawy na styku z omawianymi działkami (omawiano projekt stanowiący załącznik nr 2 do niniejszego pisma). W wyniku tego spotkania

wystosował w dniu 06.07.2016 r. pismo do Firmy Warbud (1. Pismo, w załączeniu) z prośbą o korektę punktów granicznych projektowanej trasy wskazując na możliwość zmniejszenia zajętości ww. działek. Biuro projektów Arcadis sp. z o.o. opracowujące na zlecenie Firmy Warbud S.A. projekt dokonało analizy rozwiązań i korekty linii rozgraniczających i na tej podstawie w dniu 29.07.2016 r. GDDKiA udzieliła odpowiedzi Zarządowi

przekazując nowe rozwiązanie (3. Plan sytuacyjny, w załączeniu) zgodnie z wystąpieniem z dnia 06.07.2016 r. Na skutek dalszych pisemnych wystąpień Zarządu i telefonicznych rozmów z Głównym Projektantem odbyły się kolejne spotkania z przedstawicielami Zarządu Firmy BOSS których celem było z naszej strony wyjaśnienie technicznych uwarunkowań które nie pozwalają na dalsze zmniejszenie zajętości działek nr 63, 64 i 128 z obrębu 6-12-66. W dniu 27.11.2016 r. odbyło się ostatnie spotkanie z udziałem wszystkich zainteresowanych stron w tym GDDKiA na którym szczegółowo wyjaśniano techniczne i formalne aspekty przyjętych rozwiązań. W piśmie skierowanym do Wojewody Mazowieckiego w dniu 27.12.2016 r. Zarząd

przedstawił propozycję rozwiązania alternatywnego. Załączony do wystąpienia do Wojewody szkic rozwiązania alternatywnego (4. Rozwiązanie alternatywne, w załączeniu) jest naszym zdaniem mało czytelny, nie wiemy również na jakie warunki powołano się w wystąpieniu z dnia 12.12.2016 r. Dla pełnego zobrazowania zagadnienia szkic rozwiązania alternatywnego został przez nas nałożony na rysunek aktualnego projektu. (5. Plan sytuacyjny, w załączeniu). Z rysunku jednoznacznie wynika, że alternatywne rozwiązanie nie uwzględnia konieczności umieszczenia w pasie drogowym ogrodzenia trasy, kabli teletechnicznych, kabli energetycznych, poboczy gruntowych. Nie bierze też pod uwagę wymaganej szerokości pasa drogowego ul. Drozdowej i niezbędnej dla umieszczenia wszystkich urządzeń szerokości pasa drogowego POW. Szerokość ul. Drozdowej w liniach rozgraniczających jest minimalna dla klasy D i wynosi 10 m (§ 7. 1. Rozporządzenia Dz. U. Nr 43, poz. 430). Szerokość w liniach rozgraniczających Trasy S-2 ze względu na fakt że jest to w tym miejscu węzeł jest ustalona indywidualnie (§ 7. 4. Rozporządzenia Dz. U. Nr 43, poz. 430). W omawianym miejscu znajduje się pomiędzy linią rozgraniczającą a jezdnią łącznicy: ogrodzenie trasy, kable teletechniczne, kable energetyczne, rów drogowy, pobocze gruntowe. Szerokości i wzajemne usytuowanie tych elementów są minimalne wymagane przepisami wynikającymi z zapisów ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I GOSPODARKI MORSKIEJ z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43, poz. 430) jak również z wymagań gestorów sicci

i wiedzy technicznej. Nie ma w tym miejscu żadnego elementu z którego można by zrezygnować ani nie przewidziano rezerwy terenu. Stoimy więc na stanowisku, że z naszej strony na etapie prac projektowych zostało wykonane wszystko co jest możliwe aby ograniczyć zajętość działek należących do

w ramach projektu POW który jest uwarunkowany wydaną, prawomocną Decyzją o Środowiskowych Uwarunkowaniach Zgody na Realizację Przedsięwzięcia określającą lokalizację Południowej Obwodnicy Warszawy i stwierdzamy, że nie ma możliwości realizacji projektu zgodnie z przedstawionym przez

rozwiązaniem alternatywnym. Zwracamy też uwagę, że na etapie poprzedzającym wydanie Decyzją o Środowiskowych Uwarunkowaniach Zgody na Realizację Przedsięwzięcia i w trakcie jej wydawania nie miały miejsca wystąpienia czy uwagi ze strony właścicieli działek nr 63, 64 i 128 z obrębu 6-12-66. Dla zobrazowania kolejnych etapów projektu w rejonie omawianych działek załączyliśmy rysunki aktualnego rozwiązania (3. Plan sytuacyjny – rozwiązanie wg Projektu Budowlanego) jak również przed wprowadzeniem korekty przekazanej w dniu 27.07.2016 (2. Plan sytuacyjny – pierwsze rozwiązanie wg Projektu Budowlanego)."

Pan , Pan oraz Pan w dniu 9.01.2017 r. wnieśli następujące uwagi "W związku z budową trasy S-2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła Puławska do węzła Lubelska zgłaszamy uwagi do toczącego się postępowania WI-II 7820.1.6.2016.MS o wydanie decyzji o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej. Działka z obrębu 3-12-74 o numerze 9/1 przy ul. zostanie podzielona, a znaczna jej część przeznaczona pod budowę drogi ekspresowej. W sytuacji gdy duża część działki przejęta będzie pod inwestycję drogową, a granica podziału przebiegała w bezpośredniej bliskości budynku (zbudowanego w starej przedwojennej technologii) istnieje obawa że budynki w trakcie budowy i dalszej eksploatacji trasy ulegną destrukcji. Pozostała po podziale część działki nie nadaje się do racjonalnego wykorzystania (lub sprzedaży osobie prywatnej). Sygnalizujemy także że budynki przy ulicy byłyby jedynymi pozostawionymi na terenie prostokąta pomiędzy ulicami Patriotów i Mozaikową oraz Deptak i Tuberozy. Prosimy o życzliwe rozpatrzenie naszego pisma i zwracamy się prośbą o wykup pozostałej części działki."

Pełnomocnik inwestora odniósł się do powyższych uwag w następujący sposób „Działka z obrębu 3-12-74 o numerze 9/1 przy ul. w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Warszawy zostanie podzielona i część tej działki zostanie przeznaczona pod budowę obwodnicy. Działka ma powierzchnię 795 m² i jest zabudowana jednorodinnym budynkiem mieszkalnym położonym w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego obwodnicy i drugim położonym w głębi działki. W wyniku podziału część działki o powierzchni 175 m² zostanie przeznaczona pod POW. W czasie prac projektowych dokonana została korekta linii rozgraniczających w stosunku do poprzedniego rozwiązania, na podstawie którego została wydana Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach z 29.04.2011 roku tak, aby odsunąć się od ściany budynku znajdującego się na działce na tyle na ile było to możliwe. Obecnie linia rozgraniczająca jest usytuowana w odległości 2,80 – 3,10 m od ściany budynku. Do działki przylegać będzie droga dojazdowa o szerokości 5,0 m zakończona placem do zawracania służąca jedynie użytkownikom działek sąsiadujących. Dodatkowo budynek zostanie osłonięty od strony projektowanej łącznicy POW ekranem akustycznym i drugim ekranem akustycznym od strony jezdni głównych POW. W ramach budowy POW wszystkie budynki jakie kolidują z projektowaną obwodnicą podlegają wykupowi, jednak budynki, które są położone w sąsiedztwie jak na przykład przy ulicy Deptak po drugiej stronie Obwodnicy, położone w podobnych odległościach od trasy jak budynek należący do Panów , oraz nie zostaną wykupione i podobnie jak omawiane przy ulicy Tuberozy pozostają. W czasie prowadzenia prac zostaną zachowane wszystkie procedury formalne jak i techniczne mające na celu zabezpieczenie

zostaje przejęte pod planowaną inwestycję, a pozostała część działki nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania to całość powinna zostać wykupiona. Pragnę zaznaczyć, że moja posesja jako jedyna pozostaje w tak bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji, wszystkie budynki znajdujące się blisko autostrady w obrębie ul. Mozaikowa - Patriotów - Deptak-Tuberozy zostały przeznaczone do rozbiórki. Swoje zastrzeżenia kierowałam do Generalnej Dyrekcji Dróg i Autostrad, ale nie zostały uwzględnione, dlatego zwracam się z uprzejmą prośbą o zwrócenie uwagi, że istnieje konieczność wykupu całości działki w związku z planowaną inwestycją."

Pełnomocnik inwestora wyjaśnił, iż „Działka z obrębu 3-12-74 o numerze 9/2 przy ul. Tuberozy 12 w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Warszawy zostanie podzielona i część tej działki zostanie przeznaczona pod budowę Obwodnicy. Działka ma powierzchnię 758 m² i jest zabudowana jednorodinnym budynkiem mieszkalnym położonym w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego obwodnicy i budynkiem gospodarczym położonym w głębi działki. W wyniku podziału część działki o powierzchni 176 m² zostanie przeznaczona pod POW. W czasie prac projektowych dokonana została korekta linii rozgraniczających w stosunku do poprzedniego rozwiązania, na podstawie którego została wydana Decyzja o Środowiskowych Uwarunkowaniach z 29.04.2011 roku tak, aby odsunąć się od ściany budynku znajdującego się na działce na tyle na ile było to możliwe. Obecnie linia rozgraniczająca jest usytuowana w odległości 2,70 – 2,80 m od ściany budynku. Do działki przylegać będzie droga dojazdowa o szerokości 5,0 m zakończona placem do zawracania służąca jedynie użytkownikom działek sąsiadujących. Dodatkowo budynek zostanie osłonięty od strony projektowanej łącznicy POW ekranem akustycznym i drugim ekranem akustycznym od strony jezdni głównych POW. W ramach budowy POW wszystkie budynki jakie kolidują z projektowaną obwodnicą podlegają wykupowi, jednak budynki które są położone w sąsiedztwie jak na przykład przy ulicy Deptak po drugiej stronie Obwodnicy, położone w podobnych odległościach od trasy jak budynek należący do Pani nie zostaną wykupione i podobnie jak omawiane przy ulicy Tuberozy pozostają. W czasie prowadzenia prac zostaną zachowane wszystkie procedury formalne jak i techniczne mające na celu zabezpieczenie budynków sąsiadujących z budową. Jednocześnie przedstawiamy poniżej stanowisko GDDKiA dotyczące wniosków o wykup nieruchomości jakie zostało nam przekazane w/w sprawie. Procedura nabycia nieruchomości pod drogi publiczne została uregulowana w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (dalej: specustawa). Zgodnie z art. 12 ust. 4 specustawy nabycie na rzecz Skarbu Państwa w trwały zarząd GDDKiA nieruchomości lub ich części przeznaczonych pod inwestycje drogową nastąpi z dniem, w którym decyzja Wojewody Mazowieckiego o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna. Zgodnie z zapisami art. 12 ust. 4a w/w ustawy, za przeznaczoną pod projektowany pas drogowy nieruchomość Wojewoda Mazowiecki w drodze osobnej decyzji administracyjnej ustali odszkodowanie, na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez uprawnionego rzeczoznawcę majątkowego. Stosownie do zapisów art. 12 ust. 4b specustawy Wojewoda Mazowiecki powinien wydać decyzję ustalającą wysokość odszkodowania w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. W przypadku gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany został rygor natychmiastowej wykonalności (art. 12 ust. 4g) decyzja ustalająca odszkodowanie powinna zostać wydana w terminie 60 dni od dnia nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności. Odnosząc się do kwestii nabycia całej działki pod w/w inwestycję, informujemy, iż liniami rozgraniczającymi planowanej inwestycji (stanowiącymi granice projektowanego pasa drogowego), a tym samym wyżej opisaną procedurą nabycia nieruchomości, będą objęte nieruchomości lub te części, które są niezbędne do realizacji inwestycji celu publicznego. W przypadku, gdy zostanie pod inwestycję przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na

zanieczyszczenia GZWP222 zastosować właściwe rozwiązania budowlane minimalizujące ryzyko.

2. *Emisja zanieczyszczeń do atmosfery. W analizach zastosowano jedną wysokość mieszania równą 1000 m. Uzupelnąć opracowanie o wyliczenie emisji dla okresów letnich i zimowych z uwzględnieniem wysokości warstw mieszania dla wielkości kilkuset metrów w dzień i kilkudziesięciu dla pory nocnej. Uwzględnić obecnie występujące zagrożenia smogiem w Warszawie (kilkukrotne przekroczenia dopuszczalnych stężeń substancji i PM_{2,5} i PM₁₀). Po uwzględnieniu różnic wynikających z natężenia ruchu skorygować plany ekranów oraz zakres obszaru ograniczonego użytkowania.*

„Wysokość warstwy mieszania (MH) to pionowy zasięg skutecznego rozpraszania w powietrzu zanieczyszczeń. Wysokość ta zmienia się w ciągu doby. Waha się od kilkudziesięciu metrów nocą do kilkuset, a w sprzyjających warunkach, kilku tysięcy metrów w porze dziennej. W nocy jest niższa, ponieważ mamy do czynienia z tzw. przygruntową inwersją temperatury, tłumiącą pionowe ruchy powietrza. Duże wartości wysokości warstwy mieszania w dzień są związane z konwekcją, wybitnie sprzyjającą tym ruchom. Przy takiej samej emisji zanieczyszczeń dla dużych wartości MH stężenia zanieczyszczeń będą niższe, niż w sytuacji, kiedy wartości MH są niskie.”

<http://smog.imgw.pl/content/ventilation>

- g. *Dla wszystkich emitorów liniowych niezależnie czy to teren lasów, pól czy też teren zabudowany zastosowano jedną wartość współczynnika aerodynamicznego szorstkość terenu z: 1,114 m. Przyjętą stałą wartość uzasadnić lub skorygować obliczenia do rzeczywistych rodzajów terenu na odcinku C. (Pliki: Dane do obliczeń stężeń w sieci receptorów w folderze III_EMISJE ZANIECZYSZCZEŃ POWIETRZA)*
- h. *Czy w obliczeniach symulacyjnych emisji pyłów uwzględniono pyły wynikające ze ścieralności opon, nawierzchni i klocków hamulcowych w tym pyły wynikające ze zmian prędkości ruchu (przyśpieszanie i hamowania na łącznicach, wzniesieniach)? Jeżeli tak, uwzględnienie udokumentować. Jeżeli nie emisję uwzględnić.*
- i. *Czy w obliczeniach symulacyjnych emisji substancji uwzględniono zwiększenie emisji wynikające ze zmian prędkości ruchu (przyśpieszania i hamowania na łącznicach, wzniesieniach oraz emisję w trakcie tzw. „korków” (wynikających np. z połączenia POW z dwukierunkowym Wałem Miedzeszyńskim). Jeżeli tak, uwzględnienie udokumentować. Jeżeli nie, emisję uwzględnić.*
3. *Uzasadnić przyjęte w raporcie obniżenie natężenia ruchu w stosunku do prognozowanego natężenia przyjętego do decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych z 2011 roku.*
4. *Ochrona wód podziemnych. W Raporcie, w części dotyczącej wód powierzchniowych i podziemnych uwzględnić fakt, że „Opady atmosferyczne oraz wilgotność powietrza stanowią dodatkowy element decydujący o przemieszczaniu się i zasięgu zanieczyszczeń. Opady, głównie deszcze, powodują zmniejszenie stężenia zanieczyszczeń powietrza, w wyniku rozpuszczania ich w wodzie, absorpcji zanieczyszczeń na powierzchni kropel i mechanicznego działania opadów.” (<http://edroga.pl/ochrona-srodowiska/parametry-wplywajace-na-zanieczyszczenia-powietrza-emitowane-przez-ruch-drogowy-041211248>) oraz skalę emisji wynikającą z zimowego utrzymania dróg.”*

Pełnomocnik inwestora wyjaśnił, że „1. Zagadnienie kumulacji oddziaływania hałasu i substancji inwestycji z innymi źródłami tych emisji opisano w rozdziale 18.1 Oddziaływania skumulowane. Analiza oddziaływania skumulowanego przedsięwzięcia obejmuje inne aktywne źródła emisji znajdujące się w rejonie źródła analizowanego, jednak istotna jest ocena rangi źródła. Gdy jest ona znacząco różna, oddziaływanie mniejszej z nich jest maskowane przez większy obiekt i kumulacja oddziaływań nie występuje. Kumulacja oddziaływań może więc wystąpić jedynie w rejonie Węzła Patriotów, gdzie POW krzyżuje się z ul. Patriotów i z linią kolejową, co uwzględniono w raporcie. W przypadku emisji substancji do powietrza uwzględnienie oddziaływania skumulowanego jest zapewnione dzięki wprowadzeniu do analizy obliczeniowej informacji o poziomie tła substancji, uzyskanej

od Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Warszawie (informacje na ten temat znajdują się w rozdziale 3.6 i 8.1.2.3 raportu ooś). Dane o tej substancji uwzględniają wszystkie źródła emisji mogące oddziaływać w rejonie przedsięwzięcia. Oddziaływanie skumulowane w zakresie hałasu jest uwzględnione poprzez wprowadzenie do analizy innych istotnych źródeł (drogi poprzeczne na Węzle Patriotów) i linia kolejowa, której oddziaływaniu poświęcono rozdział 18.1, wykonując odrębną analizę łącznego oddziaływania linii kolejowej i rozpatrywanej drogi. Analiza ta wykazała, że łączne oddziaływanie projektowanej drogi i linii kolejowej nie spowoduje przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Zaznacza się, że oddziaływanie skumulowane komunikacyjnych źródeł hałasu może być rozpatrywane tylko w stosunku do innych źródeł komunikacyjnych (tu: drogi i linie kolejowe), ponieważ dla pozostałych obiektów i działalności będącej źródłem hałasu zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska ws. dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku obowiązują inne dopuszczalne poziomy hałasu. Analizy uwzględniają oddziaływanie sąsiednich (projektowanych) odcinków POW. W celu uzyskania pełnego obrazu oddziaływania całej POW opracowania dla poszczególnych odcinków należy rozpatrywać łącznie. Konieczność ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania będzie można stwierdzić po przeprowadzeniu analizy porealizacyjnej. Informacje na ten temat znajdują się w rozdziale 24 Obszary ograniczonego użytkowania raportu ooś.

2. Prawdopodobieństwo wystąpienia poważnych awarii wyznaczane jest za pomocą współczynnika ASS, przy założeniu, że uwolnienie substancji już nastąpiło, a w przypadku pożarów i wybuchów, że nastąpił już zapłon. Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia pożaru, określa się na podstawie poniższej tabeli:

Tabela 1 Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia pożaru

TJM	Gęstość zaludnienia – ilość mieszkańców/km ² w strefie bliskiej	
	> 2.000	< 2.000
> 30.000	ASS = 0,30	ASS = 0,30
15.000 – 30.000	ASS = 0,25	ASS = 0,20
5.000 – 15.000	ASS = 0,15	ASS = 0,10
< 5.000	ASS = 0,05	ASS = 0,01

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia wybuchu, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 2 Współczynnik ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia wybuchu

TJM	Gęstość zaludnienia – ilość mieszkańców/km ² w strefie bliskiej	
	> 2.000	< 2.000
> 30.000	ASS = 0,80	ASS = 0,80
15.000 – 30.000	ASS = 0,55	ASS = 0,50
5.000 – 15.000	ASS = 0,30	ASS = 0,20
< 5.000	ASS = 0,15	ASS = 0,05

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa uwolnienia substancji toksycznych, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 3 Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia substancji toksycznych

TJM	Gęstość zaludnienia – ilość mieszkańców/km ² w strefie bliskiej	
	> 2.000	< 2.000
Gęstość zaludnienia- ilość mieszkańców/km² na obszarze odległym > 5.000		
> 30.000	ASS = 0,65	ASS = 0,65
15.000 – 30.000	ASS = 0,50	ASS = 0,45
5.000 – 15.000	ASS = 0,35	ASS = 0,30
< 5.000	ASS = 0,25	ASS = 0,15
Gęstość zaludnienia- ilość mieszkańców/km² na obszarze odległym < 5.000		
> 30.000	ASS = 0,65	ASS = 0,60
15.000 – 30.000	ASS = 0,50	ASS = 0,40
5.000 – 15.000	ASS = 0,30	ASS = 0,20
< 5.000	ASS = 0,15	ASS = 0,05

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia węglowodorów ze względu na ochronę wód podziemnych, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 4 Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia węglowodorów ze względu na ochronę wód podziemnych

Warstwy piezometryczne	Przepuszczalność gleby*		
	słaba	średnia	wysoka
< 2m	ASS = 0,05	ASS = 0,20	ASS = 0,50
2m – 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,05	ASS = 0,20
> 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,01	ASS = 0,05
* Przepuszczalność gleby jest definiowana za pomocą współczynnika K w następujący sposób: k słaba < 10 ⁻⁵ m/s, (piasek drobny, frakcja gliniasta), 10 ⁻⁵ < k średnia < 10 ⁻³ m/s (żwir limonowy, piasek) k wysoka > 10 ⁻³ m/s (żwir)			

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia cieczy mogących znacznie zmienić jakość wód podziemnych, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 5 Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia cieczy mogących znacznie zmienić jakość wód podziemnych

Warstwy piezometryczne	Przepuszczalność gleby*		
	słaba	średnia	wysoka
Odległość pomiędzy obszarem chronionym a drogą < 50m			
< 2m	ASS = 0,20	ASS = 0,50	ASS = 1,00
2m – 10m	ASS = 0,05	ASS = 0,20	ASS = 0,80
> 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,05	ASS = 0,50
Odległość pomiędzy obszarem chronionym a drogą od 50m do 200 m			
< 2m	ASS = 0,01	ASS = 0,05	ASS = 0,10
2m – 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,01	ASS = 0,05
> 10m	ASS = 0,01	ASS = 0,01	ASS = 0,01
* Przepuszczalność gleby jest definiowana za pomocą współczynnika K w następujący sposób: k słaba < 10 ⁻⁵ m/s, (piasek drobny, frakcja gliniasta), 10 ⁻⁵ < k średnia < 10 ⁻³ m/s (żwir limonowy, piasek) k wysoka > 10 ⁻³ m/s (żwir)			

Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia cieczy mogących znacznie zmienić jakość wód powierzchniowych, określa się na podstawie poniższej tabeli.

Tabela 6 Współczynniki ASS dla prawdopodobieństwa wystąpienia uwolnienia cieczy mogących znacznie zmienić jakość wód powierzchniowych

Przepływ [m ³ /s]	Odległość od szlaków komunikacyjnych	
	< 50 m	50m – 200m
Bez wyraźniej infiltracji		
10 – 75	ASS = 0,40	ASS = 0,10
75 – 125	ASS = 0,20	ASS = 0,05
> 125	ASS = 0,10	ASS = 0,01
Z wyraźną infiltracją		
10 – 75	ASS = 0,50	ASS = 0,15
75 – 125	ASS = 0,30	ASS = 0,10
> 125	ASS = 0,30	ASS = 0,10

W rozdziale 19 raportu *Oddziaływania* powstałe w przypadku powstania poważnej awarii przedstawiono rozwiązania zawarte w projekcie budowlanym minimalizujące ryzyko powstania poważnej awarii.

3. Obliczenia stężeń obliczono w programie Operat FB za pomocą algorytmu CALINE3. Model CALINE3 uwzględnia wpływ turbulencji wynikającej z mieszania powietrza przez ruch samochodów; został pozytywnie zweryfikowany przez US EPA w oparciu o pomiary kontrolne. Model CALINE został zalecony do stosowania przez Ministerstwo Środowiska m.in. we "Wskazówkach metodycznych dotyczących modelowania matematycznego w systemie zarządzania jakością powietrza", wydanych w marcu 2003 roku. Wysokość warstwy mieszania przyjęto jako 1000 m, zgodnie z metodyką opisaną w dokumentacji modelu (<http://www.epa.gov/scram001/userg/regmod/caline3.pdf>)

Pakiet Operat FB służy do obliczeń rozprzestrzenienia się zanieczyszczeń w powietrzu atmosferycznym, zgodnie z metodyką zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu. Pakiet posiada atest Instytutu Ochrony Środowiska w Warszawie nr BA/147/96.

Przyjęcie w przypadku analizowanej inwestycji jednego okresu obliczeniowego oraz zastosowanie jednej różnicy wiatrów dla całego okresu jest zgodne z metodyką referencyjną zawartą w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu.

W obliczeniach uwzględniono aktualne tło zanieczyszczeń zatwierdzone i udostępnione przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska. Tło z WIOŚ dołączono do raportu ooś, jako załącznik (Tom I, nr 7)

W analizie, w rozdziale 8.1.2.4 raportu wykazano, że stężenia maksymalne jednogodzinne wszystkich substancji nie przekroczą wartości dopuszczalnej. Przekroczenie wartości dopuszczalnej stężenia średniorocznego zachodzi jedynie w przypadku pyłu PM_{2,5}, ale nie wynika ono z uruchomienia przedmiotowej inwestycji, co również wykazano w raporcie. Inwestycja stanowi pozytywny aspekt walki ze smogiem, poprzez wyprowadzenie ruchu samochodowego poza zabudowane obszary miasta. W rozdziale 2.5 raportu wykazano również, że inwestycja budowy POW odc. C w pełni wpisuje się cele i kierunki działań programów zakładających zwalczanie przyczyn i skutków smogu:

- Program ochrony środowiska dla miasta stołecznego Warszawy na lata 2009 – 2012 z uwzględnieniem perspektywy do 2016 r.
- Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska, w której został przekroczony poziom dopuszczalny dla pyłu zawieszonego PM_{2,5}
- Program ochrony powietrza dla strefy aglomeracja warszawska, w której zostały przekroczone poziomy dopuszczalne dla pyłu zawieszonego PM₁₀ i dwutlenku azotu

W ustawieniach obliczeń rozprzestrzeniania substancji w programie Operat FB wybrano opcję „Aerodynamiczna szorstkość terenu – inna w każdym punkcie”. Dla każdego punktu w siatce obliczeniowej przypisano odpowiednią dla niego szorstkość terenu (zgodną z rzeczywistym rodzajem terenu), która została uwzględniona w obliczeniach.

Szorstkość terenu podana na wydrukach obliczeniowych stanowi średnią wyliczoną przez program z wprowadzonych do programu szorstkości terenu dla poszczególnych punktów siatki.

g) W obliczeniach uwzględniono emisję pyłów pochodzącą ze ścierania opon, hamulców i powierzchni drogi (dla każdego z emitatorów).

Uwzględnienie emisji substancji, w tym pyłów, wynikające ze zmian prędkości ruchu, przedstawiono w punkcie poniżej.

j) W obliczeniach emisji substancji uwzględniono różne prędkości ruchu na trasie głównej, łącznicach, ulicy Patriotów, zgodnie z prędkościami dopuszczalnymi określonymi w przepisach ruchu drogowego i organizacją ruchu przewidzianą w projekcie budowlanym:

- na trasie głównej 120 km/h
- na łącznicach 40 km/h
- na ul. Patriotów 50 km/h

Obliczenia wykonano zgodnie z przedstawioną w raporcie prognozą ruchu. Nie przewiduje się tworzenia tzw. „korków” w sytuacji normalnej, ponieważ przy projektowaniu drogi uwzględniono prognozy ruchu, zapewnienie przepustowości drogi, zachowanie zasad BRD i wszystkich obowiązujących przepisów odnoszących się do inwestycji drogowych. Korki mogą powstawać w sytuacji wyjątkowej, na skutek różnych kolizji drogowych. Droga zostanie wykonana zgodnie z wszystkimi normami określonymi w przepisach i dzięki systemom bezpieczeństwa ruchu zapewni bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego. Kolizja w przypadku analizowanej obwodnicy może pojawiać się niezależnie, np. w wyniku brawury i nieodpowiedzialnego zachowania się na drodze kierowców.

Odcinek C POW został zaprojektowany, jako trasa o ograniczonej dostępności, bez skrzyżowań kolizyjnych, które powodowałyby wymuszenie hamowania, przyspieszania, a w rezultacie zmiany emisji.

Obliczenia emisji pochodzącej z ruchu samochodów wykonano w module „Samochody v. Corinair: do pakietu „Operat FB” zgodnie z instrukcją do modułu PROEKO Ryszarda Samocia. Emisja w module jest obliczana zgodnie z metodyką EMEP/Corinair B710 i B76, zawartą w instrukcji dostępnej na stronie Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska.

4. Na wszystkich odcinkach POW (A, B, C) wykorzystywano tą samą prognozę ruchu pojazdów, uzgodnioną przez Departament Studiów GDDKiA.

Prognozy ruchu wykorzystane w raporcie oos zostały oparte na dokumentacjach i badaniach, zweryfikowanych i zaktualizowanych na podstawie danych, które były dostępne po wykonaniu raportu oos, w oparciu o który wydano decyzję środowiskową.

Źródła na podstawie, których wyznaczono wartości natężenia ruchu pojazdów przedstawiono w rozdziale 2.4 *Dane ruchowe* raportu oos.

1. Standardy emisyjne zanieczyszczeń zawartych w ściekach opadowych odprowadzanych z dróg i obiektów towarzyszących drodze określone zostały dla zawiesin oraz węglowodorów ropopochodnych. W raporcie w rozdziale 10.1.2.2 określono wielkości emisji zawiesin w wodach opadowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi. W odpowiedzi na wezwanie do uzupełnienia raportu przez RDOŚ, z dnia 27 stycznia 2017 r. przedłożono również obliczenia stężeń substancji ropopochodnych. Zgodnie z projektem, wody opadowe z dróg oraz przynależnych zlewni, przed odprowadzeniem do odbiorników (zbiorniki retencyjne, zbiorniki retencyjno – infiltracyjne) zostaną oczyszczone – zaprojektowano zespoły oczyszczające składające się z osadników wirowych i separatorów cyrkulacyjno-koalescencyjnych.

Wielkości pozostałych zanieczyszczeń, zawartych w wodach opadowych, w tym chlorki pochodzące z zimowego utrzymania dróg, czy zanieczyszczenia przedostające się z powietrza

do opadu atmosferycznego, aktualnie nie są normowane, brak również metodyki, która określałaby sposób ich oszacowania.

Ilość zanieczyszczeń przedostających się z powietrza do opadu atmosferycznego, a w następstwie do wód opadowych odprowadzanych z jezdni projektowanej obwodnicy, jest czynnikiem oddziaływującym niezależnie od Inwestora i Wykonawcy rozpatrywanej inwestycji. Należy jednak zaznaczyć, że obwodnica przyczyni się do poprawy jakości powietrza, przejmując ruch z dróg niższych kategorii i wyprowadzając ruch tranzytowy z intensywnie zabudowanych obszarów miasta.

Stosowanie środków chemicznych do zimowego utrzymania drogi będzie odbywać się zgodnie z Art. 87 pkt b ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody:

1. Na drogach publicznych oraz ulicach i placach środki chemiczne powinny być stosowane w sposób najmniej szkodzący terenom zieleni oraz zadrzewieniom.
2. Minister właściwy do spraw środowiska określi, w drodze rozporządzenia, rodzaje środków, jakie mogą być używane w miejscach, o których mowa w ust. 1, oraz warunki ich stosowania, kierując się potrzebą zapewnienia bezpieczeństwa ruchu drogowego, ochrony krajobrazu i różnorodności biologicznej oraz odpowiednich warunków utrzymania dróg i bezpieczeństwa korzystania z dróg.

Rodzaje, ilość i sposób stosowania substancji do zimowego utrzymania drogi, regulowane rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 października 2005 r. w sprawie rodzajów i warunków stosowania środków, jakie mogą być używane na drogach publicznych oraz ulicach i placach, będą przestrzegane przez zarządcę drogi. Stężenie chlorków w wodach opadowych odprowadzanych z przedmiotowej drogi będzie zależało przede wszystkim od panujących warunków pogodowych w sezonie zimowym."

Pismem z dnia 8.02.2017 r. Pan wniósł następujące uwagi „informuje, że do działki nr 4 w obrębie 3-12-67 o pow. 2361 m² wyrokiem sądu powróciła działka nr 1/2 o pow. 509 m². Tak więc nasza działka powróciła do pierwotnej powierzchni. W załączeniu ksero zawiadomienia sądu rejonowego dla W-wy Mokotowa o wpisie w/w działki nr 1/2 pow. 509 m² do księgi wieczystej”.

Pełnomocnik inwestora odpowiedział w sposób następujący „Działka z obrębu 3-12-67 o numerze 1/2 przy ul. Drozdowej, o której informuje Pan w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Warszawy zostanie w całości przeznaczona pod budowę obwodnicy. Przesłana informacja o założeniu księgi wieczystej dla nieruchomości gruntowej - działka z obrębu 3-12-67 o numerze 1/2 przy ul. Drozdowej nie ma wpływu na toczące się postępowanie o wydanie decyzji o zezwolenie na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-2 POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” Zadanie „C”- Budowa drogi ekspresowej S2 - POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła, km około 11+500,00) do węzła Lubelska (bez węzła, km około 18+950,00) o długości ok. 7,5 km odcinek od km 11+789,51 do km 18+949,95”. Jednocześnie informujemy, iż mapy z projektem podziału nieruchomości stanowiące załącznik do wniosku uwzględniają opisany stan nieruchomości.”

W dniu 18.02.2017 r. drogą elektroniczną Pan wystąpił z następującym wnioskiem „Zwracam się z prośbą o wykup w całości działki znajdującej się w powiecie m.st. Warszawy, dzielnicy Wawer, w obrębie 3-12-73 nr.ew. 78/2, której jestem właścicielem. Działka została podzielona na dwie części 78/8 i 78/7, z których ta ostatnia jest przeznaczona pod przejeździe dla inwestycji. Proszę o wykup obu części. Pas pozostawiony będzie nieurzytkiem nie nadającym się na żadną inwestycję ani sprzedaż. Działka jest w posiadaniu mojej rodziny od 1943 roku. Przez ponad 70 lat, w tym przez ostatnich 25 nie mogłem podjąć żadnej inwestycji na jej terenie, ponieważ działka była przeznaczona pod

budowę drogi. W tej sytuacji sprawiedliwie będzie aby państwo wykupiło w całości teren, który był przez tyle lat objęty był zakazem jakiejkolwiek działalności."

Pełnomocnik inwestora odpowiedział w sposób następujący "Działka z obrębem 3-12-73 o numerze 78/2 w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Warszawy zostanie podzielona na dwie części. Działka ma powierzchnię 900 m² i nie jest zabudowana. Część tej działki o nr. 78/7 i powierzchni 479 m² zostanie przeznaczona pod budowę Obwodnicy. Pozostała część tej działki o nr. 78/8 i powierzchni 421 m² pozostanie we władaniu dotychczasowego właściciela.. Jednocześnie przedstawiamy poniżej stanowisko GDDKiA dotyczące wniosków o wykup nieruchomości jakie zostało nam przekazane w/w sprawie. Procedura nabycia nieruchomości pod drogi publiczne została uregulowana w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (dalej: specustawa). Zgodnie z art. 12 ust. 4 specustawy nabycie na rzecz Skarbu Państwa w trwałą zarząd GDDKiA nieruchomości lub ich części przeznaczonych pod inwestycje drogową nastąpi z dniem, w którym decyzja Wojewody Mazowieckiego o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna. Zgodnie z zapisami art. 12 ust. 4a w/w ustawy, za przeznaczoną pod projektowany pas drogowy nieruchomość Wojewoda Mazowiecki w drodze osobnej decyzji administracyjnej ustali odszkodowanie, na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez uprawnionego rzeczoznawcę majątkowego. Stosownie do zapisów art. 12 ust. 4b specustawy Wojewoda Mazowiecki powinien wydać decyzję ustalającą wysokość odszkodowania w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. W przypadku gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany został rygor natychmiastowej wykonalności (art. 12 ust. 4g) decyzja ustalająca odszkodowanie powinna zostać wydana w terminie 60 dni od dnia nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności. Odnosząc się do kwestii nabycia całej działki pod w/w inwestycję, informujemy, iż liniami rozgraniczającymi planowanej inwestycji (stanowiącymi granice projektowanego pasa drogowego), a tym samym wyżej opisaną procedurą nabycia nieruchomości, będą objęte nieruchomości lub te części, które są niezbędne do realizacji inwestycji celu publicznego. W przypadku, gdy zostanie pod inwestycję przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, stosownie do treści art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zobowiązany jest do nabycia pozostałej części nieruchomości na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego. W związku z powyższym właścicielowi i użytkownikowi wieczystemu pozostałej części nieruchomości przyznane zostało przez ustawodawcę roszczenie wobec Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, do nabycia tej części, jeżeli owa część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Jest to roszczenie o charakterze cywilnoprawnym, którego zgłoszenia dokonuje dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty. Na nim więc spoczywa ciężar dowodu, iż pozostająca przy nim część nieruchomości nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Wniosek z uzasadnieniem o wykup działki poza projektowanym pasem drogowym (tzw. „resztówki”), podpisany przez wszystkich współwłaścicieli nieruchomości, powinien być złożony do GDDKiA po wydaniu przez Wojewodę mazowieckiego decyzji ZRID zatwierdzającej m.in. podział nieruchomości i określający obszar, który przejdzie na własność Skarbu Państwa."

W dniu 16.02.2017 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo

w którym wskazano „Potwierdzamy tytuł własności do działek położonych w pasie drogowym Południowej Obwodnicy Warszawy, gotowość do ich przekazania we wcześniejszym terminie oraz oczekujemy na przedstawienie wyceny określającej wysokość odszkodowania.

Jednocześnie informujemy, że w dniu 31.01.2017r. została rozwiązana umowa z dotychczasowym .

Uprzejmie prosimy o przesyłanie korespondencji na poniższy adres:

Pełnomocnik inwestora wyjaśnił, iż "Przesłane informacje przez
dotyczące własności działek należących do w/w
" nie ma wpływu na toczące się postępowanie o wydanie decyzji o zezwolenie
na realizację inwestycji drogowej pn.: „budowa drogi ekspresowej S-2 POŁUDNIOWA
OBWODNICA WARSZAWY na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” Zadanie
„C”- Budowa drogi ekspresowej S2 - POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY na
odcinku od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła, km około 11+500,00) do węzła Lubelska
(bez węzła, km około 18+950,00) o długości ok. 7,5 km odcinek od km 11+789,51 do km
18+949,95”. Jednocześnie przedstawiamy poniżej stanowisko GDDKiA dotyczące wniosków
o wykup nieruchomości jakie zostało nam przekazane w/w sprawie. Procedura nabycia
nieruchomości pod drogi publiczne została uregulowana w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r.
o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych
(dalej: specustawa). Zgodnie z art. 12 ust. 4 specustawy nabycie na rzecz Skarbu Państwa
w trwały zarząd GDDKiA nieruchomości lub ich części przeznaczonych pod inwestycje
drogową nastąpi z dniem, w którym decyzja Wojewody Mazowieckiego o zezwoleniu na
realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna. Zgodnie z zapisami art. 12 ust. 4a
w/w ustawy, za przeznaczoną pod projektowany pas drogowy nieruchomość Wojewoda
Mazowiecki w drodze osobnej decyzji administracyjnej ustali odszkodowanie, na podstawie
operatu szacunkowego sporządzonego przez uprawnionego rzeczoznawcę majątkowego.
Stosownie do zapisów art. 12 ust. 4b specustawy Wojewoda Mazowiecki powinien wydać
decyzję ustalającą wysokość odszkodowania w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. W przypadku gdy decyzji
o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany został rygor natychmiastowej
wykonalności (art. 12 ust. 4g) decyzja ustalająca odszkodowanie powinna zostać wydana
w terminie 60 dni od dnia nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej
rygoru natychmiastowej wykonalności.
Odnosząc się do kwestii nabycia całej działki pod w/w inwestycję, informujemy, iż liniami
rozgraniczającymi planowanej inwestycji (stanowiącymi granice projektowanego pasa
drogowego), a tym samym wyżej opisaną procedurą nabycia nieruchomości, będą objęte
nieruchomości lub te części, które są niezbędne do realizacji inwestycji celu publicznego.
W przypadku, gdy zostanie pod inwestycję przejęta część nieruchomości, a pozostała część
nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, stosownie do treści
art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania
i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Generalny Dyrektor Dróg Krajowych
i Autostrad zobowiązany jest do nabycia pozostałej części nieruchomości na wniosek
właściciela lub użytkownika wieczystego. W związku z powyższym właścicielowi
i użytkownikowi wieczystemu pozostałej części nieruchomości przyznane zostało przez
ustawodawcę roszczenie wobec Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, do
nabycia tej części, jeżeli owa część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na
dotychczasowe cele. Jest to roszczenie o charakterze cywilnoprawnym, którego zgłoszenia
dokonuje dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty. Na nim więc spoczywa ciężar
dowodu, iż pozostająca przy nim część nieruchomości nie nadaje się do prawidłowego
wykorzystania na dotychczasowe cele. Wniosek z uzasadnieniem o wykup działki poza
projektowanym pasem drogowym (tzw. „resztówki”), podpisany przez wszystkich
współwłaścicieli nieruchomości, powinien być złożony do GDDKiA po wydaniu przez

Wojewodę mazowieckiego decyzji ZRID zatwierdzającej m.in. podział nieruchomości i określający obszar, który przejdzie na własność Skarbu Państwa."

W dniu 17.02.2017 r. wpłynął wniosek adwokata
reprezentujący o następującej treści

„Działając w imieniu

pełnomocnictwo w załączeniu - w związku z postępowaniem dotyczącym pozwolenia na budowę Południowej Obwodnicy Warszawy (odcinek 3) na zasadach ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych - zwracamy się z wnioskiem o:

1. ponowną analizę projektowanych ekranów akustycznych w rejonie węzła „Patriotów”, po jego północnej stronie, wzdłuż łącznicy Ł8 i Ł5 pod względem ich rodzaju/typu;
2. zaprojektowanie ekranów przezroczystych wzdłuż łącznicy Ł8 i Ł5 lub przynajmniej na odcinku działki BOSS o nr ewid. 25, przylegającej min. do ul. Drozdowej;
3. uwzględnienie informacji o hotelu w projekcie organizacji ruchu i umieszczenie jej na tablicach w Miejscach Obsługi Podróżnych.

prowadzi działalność gospodarczą w postaci hotelu, centrum konferencyjnego i restauracji. Zgodnie z obowiązującą Decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nr WOOS-II.4200.12.2011.JI z dnia 29 kwietnia 2011 roku pkt. 1.3.4. „Zasadniczo należy stosować ekrany nieprzezroczyste; w przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich ciemne, nieprzezroczyste pasy o szerokości co najmniej 2 cm, rozmieszczone w odległości ok. 10cm od siebie.” oraz z pkt. 1.3.6. „Ekran akustyczny należy zaprojektować w taki sposób, aby zapewnić im estetyczny wygląd, wkomponować je w krajobraz i zapewnić im zieleni osłaniającą od strony zewnętrznej.” Mając powyższe zapisy na uwadze, a także potrzebę zapewnienia możliwie najmniejszej dolegliwości skutków oddziaływania planowanej inwestycji na przedsiębiorstwo mojego mocodawcy, wnosimy, aby użyte w tym rejonie ekrany były przezroczyste. Takie ekrany umożliwiłyby choćby w minimalnym stopniu ekspozycję hotelu dla osób podróżujących trasą Południowej Obwodnicy Warszawy. Decyzja Środowiskowa zasadniczo wskazuje na ekrany pochłaniające nie przezroczyste, ale również zgodnie z pkt. 1.3.4. umożliwia zastosowanie ekranów przezroczystych w poszczególnych przypadkach. Decyzja środowiskowa nie wskazuje konkretnej lokalizacji dla takiego rodzaju ekranów, dlatego też prosimy, aby zaprojektowano ekrany przezroczyste wzdłuż łącznicy Ł8 i Ł5 lub przynajmniej na odcinku działki o nr ewid. 25, przylegającej min. do ul. Drozdowej. Prosimy także o uwzględnienie informacji o hotelu w projekcie organizacji ruchu i umieszczenie jej na tablicach w Miejscach Obsługi Podróżnych. Należy zauważyć, że budowa Południowej Obwodnicy Warszawy istotnie utrudni funkcjonowanie hotelu i znajdującej się tu restauracji, co wiąże się w szczególności z przeszkodami w dostępie do obiektu, hałasem i zanieczyszczeniem. Powstaną wymierne szkody w działalności usługowej hotelu, który straci znaczną część gości rezygnujących z odpoczynku i konsumpcji w takich warunkach. Są to straty często o charakterze trwałym, co wynika ze specyfiki działalności hotelarskiej opartej na dobrej opinii u klientów. Uzasadnia to w pełni wniosek o umieszczenie informacji o hotelu zarówno w projekcie organizacji ruchu jak i Miejscach Obsługi Podróżnych, co chociaż w niewielkim stopniu pozwoli na zniwelowanie szkód poniesionych przez . W razie potrzeby uzgodnienia treści informacji/tablic informacyjnych, i niżej podpisany pozostają do dyspozycji stosownych organów decydujących o ich rozmieszczeniu. Pragniemy ponadto zwrócić uwagę na następujące okoliczności:

1. Zielona Gmina Wawer ma szczególne walory środowiskowe. Z tego względu istnieje tu duży popyt na usługi hotelarskie zwłaszcza wyższej klasy, który z pewnością nie jest w pełni zaspokojony przez istniejące placówki. Aktualnie działają tylko cztery hotele 3 gwiazdkowe i wyższe, w tym (3*). Budowa nowej infrastruktury (drogi) powinna zatem sprzyjać ich funkcjonowaniu i rozwojowi.

2. Generalnie, w Gminie Wawer istnieje potrzeba rozwoju usług a nie zakładów produkcyjnych zanieczyszczających środowisko. Usługi hotelowe są zatem naturalnym i pożądanym celem rozwoju gospodarki gminy. *Hotel* płaci podatki i daniny publiczne na rzecz Gminy w kwocie przekraczającej 392 000 zł rocznie, niezależnie od podatków na Skarb Państwa. Hotel jest istotnym w Gminie i całym m.st. Warszawa pracodawcą zatrudniającym ponad 100 osób. Przejrzyste ekrany będą sprzyjać działalności hotelu, co w oczywisty sposób przekłada się na wysokość danin publicznych płaconych przez B
3. Hotel jest ponadto bardzo istotną placówką kulturalną w Gminie Wawer o randze ogólnopolskiej. Od 8 lat odbywa się całoroczny Wawer Music Festival, dający mieszkańcom Warszawy możliwość uczestniczenia w najwyższej klasy koncertach muzyki klasycznej. Na każdą edycję Festiwalu składa się dziesięć wydarzeń artystycznych, które tworzą polscy i zagraniczni artyści. Szczególnie ważna jest promocja wybitnie utalentowanych młodych muzyków. Z każdym koncertem wiąże się wystawa obrazów, gobelinów, ikon, wyrobów ludowych, akwareli, instrumentów. Bardzo wysoki poziom artystyczny, dogodność miejsca i regularność terminu sprawiają, iż „Wawer Music Festival” jest szczególnym zjawiskiem na kulturalnej mapie Warszawy. W 50 koncertach dla blisko 15 tys. publiczności wystąpiło ponad 300 artystów z 13 krajów: Japonii, Korei, Wietnamu, Mongolii, USA, W. Brytanii, Łotwy, Litwy, Ukrainy, Białorusi, Słowacji, Rosji i Polski. W trakcie Festiwalu występowali artyści tej miary co światowej klasy śpiewaczka Małgorzata Walewska, pianiści Jarosław i Stanisław Drzewieccy, znany zespół jazzowy Gary Guthman Jazz Quartet, Grupa MoCarta i wielu innych. Festiwal zyskał rozgłos, renomę i akceptację. Uzyskał honorowy patronat Marszałka Województwa Mazowieckiego, Prezydenta m.st. Warszawy, Burmistrza Dzielnicy Wawer i Prezesa Stowarzyszenia „Inicjatywa dla Wawra”. Istnieje zatem społeczna potrzeba działań mających na celu ciągłą popularyzację tego niezwykłego wydarzenia kulturalnego, w tym również umożliwienie osobom podróżującym planowaną obwodnicą Warszawy łatwą lokalizację miejsca (*Hotel*), w którym odbywa się to kulturalne wydarzenie. Jednocześnie wnosimy o udzielenie informacji o terminie, w jakim planowane są konsultacje społeczne zgodnie z art. 29-38 oraz art. 44 i art. 45 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. 2008 nr 199 poz. 1227) w zw. z art. 11 a. ust 4 ustawy Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (Dz. U. Dz.U. 2003 nr 80 poz. 721) a także wnosimy wyznaczenie rozprawy administracyjnej i zawiadomienie o jej terminie.”

Pełnomocnik inwestora odniósł się do ww. pisma w sposób następujący „Odn.: punktów 1 i 2 wniosku w których wnioskodawca zwraca się z prośbą o:

1. ponowną analizę projektowanych ekranów akustycznych w rejonie węzła „Patriotów”, po jego północnej stronie, wzdłuż łącznic Ł8 i Ł5 pod względem ich rodzaju/ typu;
2. zaprojektowanie ekranów przezroczystych wzdłuż łącznic Ł8 i Ł5 lub przynajmniej na odcinku działki o nr ewid. 25, przylegającej min. do ul. Drozdowej.

- Ekrany pochłaniające w rejonie węzła „Patriotów”, po jego północnej stronie, wzdłuż łącznic Ł8 i Ł5 jakich dotyczy wniosek zostały zaprojektowane nie ze względu na ochronę Hotelu a ze względu na zabudowę jednorodzinną i budynki mieszkalne kilkukondygnacyjne jakie znajdują się w tym rejonie w sąsiedztwie Hotelu. Konieczność budowy ekranów pochłaniających wynika także z faktu, że po przeciwnej stronie projektowanej obwodnicy Warszawy znajdują się tereny chronione przed hałasem, jak pokazano to na poniższym rysunku. Ekrany przezroczyste, jako odbijające byłyby wtórnym źródłem hałasu, podnosząc jego poziom na wspomnianych terenach zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Zastosowanie ekranów pochłaniających jest zatem w tym przypadku uzasadnione. Stoimy na stanowisku, że wniosek Hotelu narusza w takim wypadku interes trzeciej strony i nie może być w takiej sytuacji uwzględniony.

- Jednocześnie uważamy, że argumentacja wnioskodawcy: „Takie ekrany umożliwiłyby choćby w minimalnym stopniu eksponowanie hotelu, dla osób podróżujących trasą Południowej

Obwodnicy Warszawy” ze względu na fakt, że Hotel jest w tym miejscu całkowicie zasłonięty dużymi grupami wysokich drzew jest nie trafna i zastosowanie tu ekranów przezroczystych nawet w najmniejszym stopniu nie wyeksponuje Hotelu dla osób podróżujących trasą Południowej Obwodnicy Warszawy. Dla zobrazowania sytuacji zamieszczamy zdjęcia ze skrzyżowania ul. Drozdowej i ul. Żwanowieckiej które znajdzie się po wybudowaniu Obwodnicy bezpośrednio za ekranami.

- Na ulicach Warszawy będących w zarządzie Prezydenta m. st. Warszawy jest zastosowany Miejski System Informacji zarządzany przez Zarząd Dróg Miejskich i do zarządcy systemu, właściciel Hotelu może się zwrócić o umieszczenie w systemie informacji dotyczącej Hotelu”.

Pan . w dniu 21.02.2017 r. przesłał drogą elektroniczną następujące uwagi „Działając jako strona postępowania przesyłam uwagi do dokumentacji analizowanej przez RDOŚ Warszawa z wnioskiem o ich uwzględnienie w toczącym się postępowaniu.

A. Kwestia przewozu materiałów niebezpiecznych. W związku z planowanym przekierowaniem ruchu tranzytowego na POW¹ oraz w związku z planowaną budową tunelu na odcinku A POW uprzejmie proszę o potwierdzenie czy przed ostatnimi zjazdami z POW przed tunelem na Ursynowie będą umieszczone znaki B13.

W przypadku odpowiedzi twierdzącej proszę o wskazanie na obszarze Warszawy i jej otoczenia:

1. planowanej trasy dla przewozu materiałów (towarów) niebezpiecznych, klas: 1, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 wraz z podklasami oraz dla gazów palnych klasy 2 w ilościach, dla których jest wymagane oznakowanie pojazdu tablicami ostrzegawczymi barwy pomarańczowej (opis ww. klas materiałów niebezpiecznych w załączniku).
2. Planowanych na POW rozwiązań budowlanych i instalacyjnych mających na celu zabezpieczenie ludności i środowiska w szczególności GZWP222 przed poważną awarią pojazdów przewożących pozostałe klasy materiałów (towarów) niebezpiecznych w tym dla:
 - a. klasy 2 materiały: A duszące, T trujące, TC trujące, żrące, TFC trujące, palne, żrące;
 - b. klasy 6.1 materiały w odpowiednio małych ilościach są zdolne podczas jednorazowego lub krótkotrwałego działania do spowodowania uszczerbku na zdrowiu człowieka, lub jego śmierci wskutek wdychania, przenikania przez skórę lub połknięcia;
 - c. klasy 6.2 Materiały zakaźne. Patogeny definiowane są jako drobnoustroje (włącznie z bakteriami, wirusami, riketsjami, pasożytami i grzybami) lub drobnoustroje rekombinowane (hybrydy lub mutanty), o których wiadomo lub są w uzasadniony sposób podejrzane, że wywołują choroby zakaźne u ludzi lub zwierząt. Dla potrzeb niniejszej klasy, wirusy, drobnoustroje, jak również przedmioty skażone nimi, powinny być uważane za materiały tej klasy
 - d. klasy 7. Materiały promieniotwórcze w tym dla kategorii III ŻÓLTEJ;
 - e. klasy 8. materiały i przedmioty zawierające materiały niniejszej klasy, które wskutek działania chemicznego atakują tkankę nabłonkową skóry lub błony śluzowej, jeśli wejdą z nią w kontakt, oraz materiały, które w razie wycieku mogą uszkodzić lub zniszczyć inne towary lub środki transportu, a także mogą powodować inne zagrożenia. Tytuł niniejszej klasy obejmuje również materiały.

które tworzą żrącą ciecz tylko w obecności wody, lub które wydzielają żrące pary lub mgły wobec naturalnej wilgoci powietrza.

- f. klasy 9. W tym materiały M1 Materiały, które wdychane w postaci drobnego pyłu, mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia, M2 Materiały, które wdychane w postaci drobnego pyłu, mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia, M3 Materiały wydzielające pary zapalne oraz M6-M8 Materiały zagrażające środowisku.

W przypadku odpowiedzi przeczącej proszę o wskazanie planowanych na POW rozwiązań budowlanych i instalacyjnych mających na celu zabezpieczenie ludności i środowiska w szczególności GZWP222 przed skutkami poważnej awarii pojazdów przewożących materiał lub towary klas 1 do 9 wraz z podklasami.

- B. W nawiązaniu do punktu 4 moich wstępnych uwag do dokumentacji analizowanej przez Urząd Wojewódzki: postępowanie WI-II.7820.1.6.2016.MS1 z dnia 29.01.2017 dotyczącego uzasadnienia przyjętego w raporcie obniżenia natężenia ruchu w stosunku do prognozowanego natężenia przyjętego w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych z 2011 roku uprzejmie proszę o wyjaśnienie:

- 1) Zmian w koncepcji komunikacji m. st. Warszawy będących przyczyną obniżenia o ok 50% średniodobowego natężenia ruchu pojazdów ciężkich;
- 2) Zmian w koncepcji komunikacji m. st. Warszawy będących przyczyną obniżenia o ok 25% średniodobowego natężenia ruchu pojazdów na odcinku Wał Miedzeszyński – Patriotów.

Ponadto wnoszę o doprowadzenie do porównywalności danych o natężeniu ruchu prezentowanych w analizowanym postępowaniu do danych będących podstawą decyzji DUŚ z 2011 roku. Proszę o opublikowanie/dostarczenie tych danych i wyjaśnień przed otwartą dla społeczeństwa rozprawą.

- C. **Kwestia odwodnień i dojazdu w trakcie budowy do nieruchomości zabudowanych.**

W związku z budową POW i wysokim poziomem wód GPWP 222 wystąpi konieczność odwodnień w trakcie realizacji niektórych budowli. Proszę o wskazanie sposobu zaopatrzenia w wodę posiadających własne ujęcia sąsiednich nieruchomości oraz wskazanie w jaki sposób planowane jest zabezpieczenie codziennych dojazdów do nieruchomości oraz ciągłości zasilania w energię elektryczną i gaz.

- D. **Kwestia decyzji DUŚ dla POW/S2 wydanej przez RDOŚ Warszawa w 2011 roku i zmiany tej decyzji przez GDOŚ (znak: DOOŚ. IDK.14.2011.AA z dnia 02.12.2011r.) o uchyleniu decyzji pierwszej instancji.**

1. Proszę o potwierdzenie, że wody opadowe i roztopowe z dróg to ścieki – pojęcie konsekwentnie omijane w DUŚ i w Raportach oraz wyjaśnienie przyczyn pomijania.
2. Proszę o wyjaśnienie czy rów trawiasty będzie rowem infiltracyjnym.

a. Jeżeli nie, to proszę podać zasady jego uszczelnienia i funkcjonowania w szczególności dla długich odcinków rowów w przypadku deszczów nawalnych.

b. Jeżeli tak to proszę o podanie sposobu zabezpieczenia GZWP222 przed infiltracją ścieków szczególnie w trakcie poważnych awarii.

3. Pkt 4 decyzji GDOŚ Uchylający pkt 1.3.31. sentencji decyzji pierwszej instancji:

a. „Wody opadowe i roztopowe z drogi kierować do następujących odbiorników:

a) Kanał Grabowski - z odcinka od km 0+300 do km 0+800

b) kanalizacja w ul. Płaskowickiej - z odcinka od km 0+800 do km 3+455

c) rzeką Wisła - z odcinka od km 3+455 do km 11+600

d) Rów Zagoździński - z odcinka od km 11+600 do km 13+450

e) ziemia - z odcinka od km 13+450 do km 18+950.

Przed zrzutem do odbiorników określonych w ww. ppkt a, c i d, wody kierować do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych; do ziemi odprowadzać poprzez zbiorniki infiltracyjne. Przed zrzutem wód opadowych i roztopowych do odbiorników zastosować osadniki i separatory”

Proszę o wskazanie zabezpieczenia środowiska w tym GZWP 222 przed zanieczyszczeniem substancjami rozpuszczalnymi w środowisku wodnym na całej trasie odcinka C a w szczególności na odcinku od km 13+450 do km 18+950 przed skutkami poważnej awarii.

4. Pkt 5 decyzji GDOŚ Uchylający pkt 1.3.33. sentencji decyzji pierwszej instancji wprowadzający w miejsce zbiorników retencyjnych zbiorniki retencyjno-infiltracyjne. Ponieważ zbiornik taki ma specjalnie skonstruowane dno i ściany, które pozwalają nie tylko na gromadzenie wód, ale także na ich stopniowe rozsączanie do gruntu, proszę o opisanie zastosowanego w projekcie rozwiązania technicznego spełniającego warunek „Zbiorniki retencyjno-infiltracyjne winny zapewniać możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.”

5. Proszę o wskazanie rozwiązań technicznych i instalacyjnych zabezpieczających środowisko i GZWP222 przed zanieczyszczeniami rozpuszczalnymi w środowisku wodnym, w tym substancji niebezpiecznych klasy I – 9 i ich par oraz soli używanych w trakcie zimowego utrzymania dróg. Proszę o oszacowanie kumulacji oddziaływań w horyzoncie życia obiektu budowlanego.

E. **Deklaracji właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną.** Zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Dz.U. L 327 z 22.12.2000,) istnieje obowiązek złożenia podpisanej Deklaracji właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną. W świetle poziomu ryzyka poważnej awarii i zanieczyszczenia GZWP 222, zastosowanych uproszczonych i tańszych rozwiązań technicznych, możliwości zaskarżenia decyzji oraz związanego z nim ryzyka utraty finansowania z krajowych lub regionalnych programów operacyjnych w tym POIiŚ, wnoszę o udostępnienie podpisanej Deklaracji właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną². Proszę również o rozważenie możliwości pozyskania oświadczenia projektanta albo zespołu sprawdzającego albo biura projektów o zaprojektowaniu odwodnień POW w sposób niezagrożający GZWP 222.

F. **Kwestia tunelu zamkniętego i wanny** Użyte w DUŚ pojęcie „tunel zamknięty” nie jest zdefiniowane w ustawie Prawo budowlane i w przepisach rozporządzeń wykonawczych. W Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie z dnia 30 maja 2000 r. (Dz.U. Nr 63, poz. 735) tunel zdefiniowano jako:

2) tunelu - rozumie się przez to budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrowek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji gospodarczej przez lub pod przeszkodą terenową, a w szczególności: tunel, przejście podziemne,

Pojęcie „tunel zamknięty” nie występuje w encyklopedii PWN. W encyklopedii PWN występuje słowo tunel zdefiniowane jako „budowla podziemna o charakterze liniowym, służąca celom komunikacyjnym lub transportowym”³. Wyszukiwarka dla pojęcia tunel zamknięty <http://sjp.pwn.pl/szukaj/tunel%20zamknity.html> oddaje komunikat: „Nie znaleziono żadnych wyników wyszukiwania dla: tunel zamknięty.”

W Polsce obowiązuje wykładnia językowa: w <http://sjp.pwn.pl/sjp/zamknac;2543132.html> zamknąć — zamykać określono jako

1. «ustawić okna, drzwi, pokrywy itp. w takim położeniu, żeby zasłaniały jakiś otwór lub uniemożliwiały dostęp do wnętrza czegoś; też: uruchomić mechanizm, który je blokuje»
2. «zagrozić coś, uniemożliwiając dostęp do czegoś lub wydostanie się skądś»
3. «schować coś w pomieszczeniu, schowku lub pojemniku opatrzonym zamkiem»
4. «pozbawić kogoś możliwości wyjścia z jakiegoś pomieszczenia»
5. «aresztować kogoś»
6. «złożyć coś rozłożonego lub rozpostartego»
7. «zawiesić lub zlikwidować działalność jakiegoś zakładu lub instytucji»
8. «doprowadzić coś do końca»
9. «znaleźć się na końcu czegoś»
10. pot. «wyłączyć jakieś urządzenie»
11. «zawrzeć w czymś jakąś treść»

Tunel zamknięty w języku codziennym - przykłady

- a) <http://www.dziennikbaltycki.pl/motofakty/a/tunel-pod-martwa-wisla-zamkniety-w-weekend-bedzie-posprzatany,9962274/>;
- b) <http://katowice.naszemiasto.pl/tag/katowice-tunel-zamkniety.html>;
- c) <http://www.se.pl/warszawa-powisle-zamkniety-tunel,195096/>.

W świetle powyższego Decyzja DUŚ z 2011 roku używa niezdefiniowanego pojęcia i powinna zostać poprawiona w trybie oczywistej pomyłki (skreślenie w DUŚ przymiotnika „zamknięty”) a tunel powinien zostać wybudowany analogicznie jak tunel w Międzyzlesiu.

- G. **Nawierzchnia cichobieźna** Tabela 1 str. 20 Raportu. Warunek 1.3.9. z DUŚ Nawierzchnię projektowanej drogi należy wykonać z materiału gwarantującego niski poziom hałasu podczas eksploatacji drogi. Warunek spełniony. Ocena spełnienia warunku napisana jest językiem radiowo telewizyjnym. Proszę o podanie konkretnych wartości lub wykresów w funkcji prędkości pojazdów, wielkości kruszywa i rodzaju pojazdów obrazujących natężenie dźwięku nawierzchni cichobieźnych (wymienionych w DUŚ) i ujętą w projekcie budowlanym nawierzchnię betonową. Jednocześnie proszę o oszacowanie wartości natężenia dźwięku wynikających kumulacji dwóch elementów: Zmiany rodzajów. Wysokości i rozmieszczenia ekranów i ze zmiany rodzaju nawierzchni.
- H. W nawiązaniu do punktów 2 i 4 moich wstępnych uwag z dnia 29.01.2017 do dokumentacji analizowanej przez Urząd Wojewódzki: postępowanie WI-II.7820.1.6.2016.MS1 dotyczącego uzasadnienia przyjętego w raporcie obniżenia natężenia ruchu w stosunku do prognozowanego natężenia przyjętego w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych z 2011 roku uprzejmie proszę o podanie prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku transportowego o poważnych awarii:
- a. w przypadku ludności jako sumę prawdopodobieństw scenariuszy o poważnych skutkach, związanych z pożarem, wybuchem i uwolnieniem substancji toksycznych,
 - b. w przypadku wód powierzchniowych i podziemnych jako sumą prawdopodobieństw obliczonych dla scenariuszy o poważnych skutkach, związanych z uwolnieniem związków węglowodorowych i innych ciekłych związków chemicznych mogących znacznie zmienić jakość tych wód.
- I. **Załącznik 5 Plan działań środowiskowych str. 69:** „Zaplecza budowy należy zlokalizować w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej”. Tak ujęty warunek pozwala – po odpowiednim uzasadnieniu – zlokalizować zaplecze budowy w odległości 1 mb od zabudowy mieszkaniowej. Warunek uzupełnić o odległość minimalną np. i nie bliżej niż __mb.
- J. **Załącznik 5 Plan działań środowiskowych str. 64. Emisja ścieków opadowych oraz zmian stosunków wodnych.** Ostatnie zdanie na stronie: „W związku z brakiem odpowiedniej izolacji (przepuszczalne podłoże o wysokim współczynniku filtracji) oraz

wzmoczoną eksploatacją wód podziemnych, zbiornik GZWP nr 222 w obrębie analizowanego odcinka został zaproponowany do obszarów ochrony". Proszę o wskazanie rozwiązań budowlano instalacyjnych chroniących GZWP przed zanieczyszczeniem w okresie eksploatacji.

- K. Załącznik 5 Plan działań środowiskowych str. 70. Niedopuszczalne jest wyrażenie zgody na całoroczną wycinkę drzew przy przejściu przez tak duże obszary leśne.
- L. Załącznik 5 Plan działań środowiskowych str. 25. Punkt 2.6.1. Poprawić Nr Rysunku z 6 na 5.

Klasa 1 Materiały wybuchowe

Materiały wybuchowe: materiały stałe lub ciekłe (lub mieszaniny materiałów) mogące wydzielać w wyniku reakcji chemicznej gazy o takiej temperaturze i ciśnieniu i z taką szybkością, że mogą powodować zniszczenia w otaczającym środowisku.

Materiały pirotechniczne: materiały lub mieszaniny materiałów przewidziane do wytwarzania efektów cieplnych, świetlnych, dźwiękowych, gazu lub dymu lub kombinacji tych efektów w wyniku bezdetonacyjnej, samopodtrzymującej się egzotermicznej reakcji chemicznej.

Podklasa 1.1 Materiały i przedmioty, które stwarzają zagrożenie wybuchem masowym.

Podklasa 1.2 Materiały i przedmioty, które stwarzają zagrożenie rozrzutem, ale nie wybuchem masowym.

Podklasa 1.3 Materiały i przedmioty stwarzające zagrożenie pożarem i małe zagrożenie wybuchem lub rozrzutem lub oba te zagrożenia, ale które nie stwarzają zagrożenia wybuchem masowym.

Podklasa 1.4 Materiały i przedmioty, które stwarzają tylko małe zagrożenie w przypadku zapalenia lub zainicjowania podczas przewozu.

Podklasa 1.5 Materiały bardzo mało wrażliwe stwarzające zagrożenie wybuchem masowym, które są na tyle niewrażliwe, że istnieje małe prawdopodobieństwo ich zainicjowania lub przejścia od palenia do detonacji w normalnych warunkach przewozu.

Podklasa 1.6 Przedmioty skrajnie niewrażliwe, które nie stwarzają zagrożenia wybuchem masowym.

Klasa 2 Gazy

Klasyfikacja gazów obejmuje czyste gazy, mieszaniny gazów, mieszaniny jednego lub więcej gazów z jednym lub więcej innymi materiałami i przedmiotami zawierającymi takie materiały.

Gazami są materiały, które:

w temperaturze 50° C mają prężność par większą niż 300 kPa (3 bary);

lub są całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20° C pod ciśnieniem normalnym 101,3 kPa.

A duszące

O utleniające

F palne

T trujące

TF trujące, palne

TC trujące, żrące

TO trujące, utleniające

TFC trujące, palne, żrące

TOC trujące, utleniające, żrące

Podklasa 2.1 gazy palne (odpowiadające grupom oznaczonym literą F)

Podklasa 2.2 gazy niepalne, nietrujące (odpowiadające grupom oznaczonym literami A lub O)

Podklasa 2.3 gazy trujące (odpowiadające grupom oznaczonym literą T, tzn. T, TF, TC, TO, TFC i TOC).

Klasa 3 Materiały ciekłe zapalne

Klasa ta obejmuje materiały i przedmioty, które:

1. Materiały ciekłe, które w temperaturze 50° C mają prężność par nie większą niż 300 kPa (3 bary) i nie są całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20° C i pod ciśnieniem normalnym 101,3 kPa oraz mają temperaturę zapłonu nie wyższą niż 61° C
2. materiały ciekłe oraz stopione materiały stałe o temperaturze zapłonu wyższej niż 61° C, które są przewożone lub dostarczone do przewozu w stanie podgrzanym do temperatury równej lub wyższej niż ich temperatura zapłonu.
3. materiały wybuchowe ciekłe odczulone.
Materiały wybuchowe ciekłe odczulone są to materiały wybuchowe, które są rozpuszczone lub zawieszone w wodzie lub innych materiałach ciekłych w celu utworzenia homogenicznej ciekłej mieszaniny o zredukowanych właściwościach wybuchowych.

Klasa 4.1

Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały wybuchowe stałe odczulone
Do klasy 4.1 należą następujące grupy:

- łatwo zapalne materiały stałe i przedmioty
- materiały samoreaktywne stałe lub ciekłe
- materiały wybuchowe stałe odczulone

Klasa 4.2 Materiały samozapalne. Klasa 4.2 obejmuje:

- Materiały piroforyczne, wraz z mieszaninami i roztworami (ciekłymi lub stałymi), które w zetknięciu z powietrzem, nawet w małych ilościach, zapalają się w ciągu 5 minut. Spośród materiałów klasy 4.2 są one najbardziej podatne na samozapalenie
- Materiały i przedmioty samonagrzewające się, wraz z mieszaninami i roztworami, które w zetknięciu z powietrzem, bez dostarczenia energii z zewnątrz, są podatne na samonagrzewanie.

Materiały te mogą ulegać zapaleniu tylko w dużych ilościach (wiele kilogramów) i po upływie długiego czasu (godzin lub dni).

Klasa 4.3 Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy palne

Klasa 4.3 obejmuje materiały, które reagując z wodą wydzielają gazy palne mogące tworzyć z powietrzem mieszaniny wybuchowe, oraz przedmioty zawierające takie materiały.

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.1 obejmuje materiały, które same nie zawsze są palne, mogą jednak wskutek wydzielania tlenu powodować zapalenie lub podtrzymywanie palenia innego materiału, oraz przedmioty zawierające takie materiały.

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 5.2 obejmuje nadtlenki organiczne i formułacje nadtlenków organicznych.

P1 Nadtlenki organiczne, bez temperatury kontrolowanej

P2 Nadtlenki organiczne, temperatura kontrolowana.

Nadtlenki organiczne podatne są na rozkład egzotermiczny w normalnej lub podwyższonej temperaturze. Rozkład może być inicjowany przez: ciepło, kontakt z zanieczyszczeniami (np. kwasami, związkami metali ciężkich, aminami), tarcie lub uderzenie. Szybkość rozkładu wzrasta wraz z temperaturą i jest zróżnicowana w zależności od formułacji nadtlenu organicznego.

W wyniku rozkładu mogą wydzielać się szkodliwe lub palne gazy albo pary.

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.1 obejmuje materiały, które są znane z doświadczenia lub które z punktu widzenia badań na zwierzętach można uznać, że w odpowiednio małych ilościach są zdolne podczas jednorazowego lub krótkotrwałego działania do spowodowania uszczerbku na zdrowiu człowieka, lub jego śmierci wskutek wdychania, przenikania przez skórę lub połykania.

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 6.2 obejmuje materiały zakaźne.

Są one znane lub w uzasadniony sposób podejrzewane, że zawierają patogeny. Patogeny definiowane są jako drobnoustroje (włącznie z bakteriami, wirusami, riketsjami, pasożytami i grzybami) lub drobnoustroje rekombinowane (hybrydy lub mutanty), o których wiadomo lub są w uzasadniony sposób podejrzane, że wywołują choroby zakaźne u ludzi lub zwierząt. Dla potrzeb niniejszej klasy, wirusy, drobnoustroje, jak również przedmioty skażone nimi, powinny być uważane za materiały tej klasy.

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Kategoria I BIAŁA

Przesyłki o wartości Wskaźnika Transportowego (TI) = 0 i o maksymalnym poziomie promieniowania nie większym niż 0,005 mSv/h.

Kategoria II ŻÓŁTA

Przesyłki o wartości Wskaźnika Transportowego (TI) wyższym niż 0 lecz nie większym od 1 i o maksymalnym poziomie promieniowania wyższym od 0,005 mSv/h lecz nie większym niż 0,5 mSv/h.

Kategoria III ŻÓŁTA

Przesyłki o wartości Wskaźnika Transportowego (TI) wyższym niż 1 lecz nie większym od 10 i o maksymalnym poziomie promieniowania wyższym od 0,5 mSv/h lecz nie większym niż 2 mSv/h.

Kategoria III ŻÓŁTA (przewożone na warunkach używania wyłącznego)

Przesyłki o wartości Wskaźnika Transportowego (TI) większej od 10 i o maksymalnym poziomie promieniowania wyższym od 2 mSv/h lecz nie większym niż 10 mSv/h

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 8 obejmuje materiały i przedmioty zawierające materiały niniejszej klasy, które wskutek działania chemicznego atakują tkankę nabłonkową skóry lub błony śluzowej, jeśli wejdą z nią w kontakt, oraz materiały, które w razie wycieku mogą uszkodzić lub zniszczyć inne towary lub środki transportu, a także mogą powodować inne zagrożenia. Tytuł niniejszej klasy obejmuje również materiały, które tworzą żrącą ciecz tylko w obecności wody, lub które wydzielają żrące pary lub mgły wobec naturalnej wilgoci powietrza.

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

Są to materiały i przedmioty, które podczas przewozu stwarzają zagrożenie inne niż materiały określone w pozostałych klasach.

Materiały i przedmioty klasy 9 dzielą się następująco:

1. M1 Materiały, które wdychane w postaci drobnego pyłu, mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia
2. M2 Materiały, które wdychane w postaci drobnego pyłu, mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia
3. M3 Materiały wydzielające pary zapalne
4. M4 Akumulatory litowe
5. M5 Przedmioty ratownicze
6. M6-M8 Materiały zagrażające środowisku
7. M9-M10 Materiały o podwyższonej temperaturze
8. M11 Inne materiały stwarzające zagrożenie podczas przewozu, ale nie odpowiadające definicjom innych klas."

Pełnomocnik inwestora odpowiedział na ww. uwagi w sposób następujący „Ad. A
Kwestie przewozów materiałów niebezpiecznych.

Kwestia organizacji ruchu (oznakowania trasy) nie jest przedmiotem ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Uwaga „czy przed ostatnim zjazdem z POW przed tunelem na Ursynowie będą umieszczone znaki B13” nie dotyczy analizowanego odcinka C.

Ad. B.

Na wszystkich odcinkach POW (A, B, C) wykorzystywano tą samą prognozę ruchu pojazdów, uzgodnioną przez Departament Studiów GDDKiA.

Prognozy ruchu wykorzystane w raporcie ooś zostały oparte na dokumentacjach i badaniach, zweryfikowanych i zaktualizowanych na podstawie danych, które były dostępne po wykonaniu raportu ooś, w oparciu o który wydano decyzję środowiskową. Źródła na podstawie, których wyznaczono wartości natężenia ruchu pojazdów przedstawiono w rozdziale 2.4 Dane ruchowe raportu ooś.

Prognozy ruchu z etapu uzyskiwania decyzji środowiskowej przedstawiono w raporcie będącym załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej.

Ad. C Kwestie odwodnienia i dojazdu w trakcie budowy do nieruchomości zabudowanych.

Sposób zaopatrzenia w wodę posiadających własne ujęcia nie jest przedmiotem prowadzonego postępowania w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko i nie jest wymagane przepisami prawa.

Na analizowanym odcinku będą wykonywane wykopy wymagające odwodnienia. Obniżenie zwierciadła wód gruntowych będzie miało charakter krótkotrwały, związku z powyższym nie będzie miało ono wpływu na zmianę warunków gruntowo-wodnych oraz na wody podziemne na terenach przyległych do inwestycji.

Wg Dokumentacji określającej warunki hydrogeologiczne... (2013), odwodnienie wykopów może wywołać krótkotrwałe zmiany reżimu wód gruntowych występujących płytko pod powierzchnią ziemi. Nie wpłyną one na trwałą zmianę kierunku spływu wód podziemnych. Odprowadzenie wód gruntowych z wykopów będzie możliwe do odbiorników naturalnych lub do istniejącej kanalizacji deszczowej w ilościach nie naruszających stosunków wodnych na terenie inwestycji oraz obszarze przyległym.

W nawiązaniu do powyższego, w projektach branżowych, projektant założył prowadzenie robót budowlanych w taki sposób aby zasięg leja depresji nie wykraczał poza zakres inwestycji. W przypadku wyboru, przez wykonawcę, technologii wykonania robót uniemożliwiających spełnienia w/w warunku po jego stronie leży opracowanie projektów odwodnienia wykopów zgodnie z przyjętą technologią, spełnienie warunków zapisanych w decyzji DUŚ i ewentualne uzyskanie wszelkich uzgodnień opinii i decyzji, w tym decyzji o pozwoleniu wodnoprawnym, niezbędnych do wykonania odwodnienia wykopów oraz wykonania zrzutu wód z odwodnienia wykopów oraz obniżenia zwierciadła wody gruntowej. Kwestie zabezpieczenia codziennych dojazdów do nieruchomości oraz ciągłość zasilania w energię elektryczną i gaz nie są przedmiotem prowadzonego postępowania w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko i nie jest wymagane przepisami prawa. Kwestie te regulują odrębne przepisy i wytyczne.

Ad. D Kwestie decyzji DUŚ dla POW/S2 wydanej przez RDOŚ Warszawa w 2011 roku i zmiany tej decyzji przez GDOŚ

1. pojęcie „ścieki” wielokrotnie występuję w materiałach w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko;
2. Szczegółowy opis zastosowanych rowów przedstawiono m.in. w rozdziale 2.3.8.2 Projektowane odwodnienie.
3. Kwestia emitowania do środowiska substancji chemicznych stosowanych do zimowego utrzymania dróg została omówiona w piśmie skierowanym do Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego w Warszawie wystosowanym w odpowiedzi na pismo (WI-II.7820.1.6.2016.MSI) w sprawie wystąpienia Pana Macieja Wronko skierowanego do Wojewody Mazowieckiego dnia 29.01.2017 r. Stosowanie środków chemicznych do zimowego utrzymania drogi będzie odbywać się zgodnie z Art. 87 pkt b ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Zabezpieczenie środowiska przed skutkami wystąpienia poważnej awarii zostało uwzględnione w raporcie.
4. Zamknięcie odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów niebezpiecznych uniemożliwia odpływ wód opadowych/ścieków, które mogą być zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi z sieci kanalizacji deszczowej

do zbiorników. Obrazuje to poniższa ilustracja – wycinek rysunku z załącznika do Raportu o oddziaływaniu na środowisko – załącznik 2.7 Mapa urządzeń ochrony środowiska.

5. Rozwiązania przewidziane w projekcie systemu odwodnienia obwodnicy pozwalają na zabezpieczenie środowiska, w tym GZWP 222, przed zanieczyszczeniami zawartymi w wodach opadowo-roztopowych. Rozwiązania te są zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami (Rozporządzenie Ministra Środowiska z dn. 18 listopada 2014 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego) i opisano je w rozdziale 2.3.8.2 raportu.

Aktualnie normowanymi w przepisach substancjami wprowadzanymi w wodach opadowych i roztopowych do środowiska są zawiesina ogólna i węglowodory ropopochodne. Jak wykazano w raporcie oraz w przedłożonym u Wojewody Mazowieckiego uzupełnieniu raportu (pismo z dnia 01.03.2017 r znak B/POW-C/AR/102/17), stężenia tych substancji nie będą powodowały uciążliwości dla środowiska wodnego, ponieważ nie przekroczą dopuszczalnych norm.

Ad. E Kwestia deklaracji właściwego organu odpowiedzialnego za gospodarkę wodną

Zagadnienie wykracza poza ramy analizowanego postępowania.

Zgodnie z komunikatem Ministra Rozwoju i Finansów z 27 grudnia 2016 r., ogłoszonym w Monitorze Polskim z 4 stycznia 2017 r. Wytyczne Ministra Infrastruktury i Rozwoju w zakresie dokumentowania postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko dla przedsięwzięć unijnych zostały uchylone.

Ad. F Kwestia tunelu zamkniętego i wanny

Analizując zapisy decyzji środowiskowej stwierdzono, że zastosowane tam pojęcie „tunel zamknięty” jest używane w odniesieniu do rozwiązań technicznych stosowanych poza odcinkiem C Południowej obwodnicy Warszawy, więc nie dotyczy przedmiotowego odcinka obwodnicy.

Decyzja środowiskowa omawiając przebieg trasy i rozwiązania techniczne jednoznacznie wymienia tylko tunel w Ursynowie, natomiast w przypadku pozostałej części trasy mowa jest o wykopach i wiaduktach nad nimi, co sugeruje że wyboru obecnego rozwiązania jest zgodny z zapisami decyzji. Warunkiem dopuszczenia wybranego rozwiązania do realizacji jest spełnienie standardów środowiskowych.

Projekt budowlany zakłada wybudowanie „Węzła Patriotów” poprzez przeprowadzenie trasy POW pod przeszkodami, jakimi są ul. Patriotów i linia kolejowa za pomocą wanny szczelnej. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 r. ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie i ustawą z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, użyte w obu aktach prawnych określenie „tunel” oznacza: Budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszorowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji przez przeszkodę terenową lub pod nią, w tym przejście podziemne. Przytoczona definicja nie określa jak takie przeprowadzenie drogi ma być wykonane i żaden inny przepis prawny tego również nie rozstrzyga. Zaprojektowana budowla spełnia zatem warunki ww. przepisów. Za spełnione należy także uznać warunki stawiane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ad. G Nawierzchnia cichobieżna

Emisja hałasu z drogi, włącznie z emisją hałasu powodowaną przez toczenie kół po nawierzchni drogi nie będzie powodować przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, co stanowi wypełnienie wymagań obowiązujących przepisów. Zastosowany rodzaj nawierzchni stanowi standardowe rozwiązanie stosowane przy budowie dróg i w połączeniu z zastosowanymi urządzeniami ochrony środowiska (ekranami akustycznymi) zapewnia wymagane warunki akustyczne na terenach chronionych przed hałasem, co jest podstawowym celem któremu podporządkowane są rozwiązania projektowe inwestycji.

Szczegółowa analiza emisji hałasu wytwarzanego przy ruchu różnych pojazdów po różnego rodzaju nawierzchniach, przy zmieniających się parametrach ruchu wykracza poza ramy raportu o oddziaływaniu na środowisko.

Ad. H Kwestia prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii

Kwestia prawdopodobieństwa wystąpienia poważnych awarii została omówiona w raporcie zgodnie ze stanem prawnym obowiązującym na dzień składania wniosku o wydanie ZRID dla przedmiotowej inwestycji.

Ad. I Załącznik 5 Plan działań środowiskowych str. 69.

Zgodnie z Planem działań środowiskowych teren budowy, w tym jego zaplecza oraz drogi dojazdowe, należy lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni. Lokalizacja zapleczy budowy powinna odbywać się w pasie przeznaczonym pod zabudowę (czyli w liniach rozgraniczających projektowanej drogi), co umożliwi minimalizację zajęcia terenu, a także w możliwie największej odległości od zabudowy mieszkaniowej. Ze względu na przebieg drogi przez tereny zabudowane, arbitralne określanie odległości dzielącej zaplecza od zabudowy mogłoby uniemożliwić realizację inwestycji, lub uniemożliwić poprawne i racjonalne prowadzenie prac budowlanych, a także wydłużenie dróg dojazdowych do frontu robót. Konsekwencją tego byłoby zwiększenie zużycia paliwa przez pojazdy budowy, wzrost emisji substancji do powietrza i emisji hałasu. Zasady minimalizacji oddziaływania zapleczy budowy zostały przedstawione w Planie działań środowiskowych w rozdziałach 3, 5.1, a także w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko.

Ad. J Załącznik 5 Plan działań środowiskowych str. 64. Emisja ścieków opadowych oraz zmian stosunków wodnych.

Rozwiązania chroniące środowisko w zakresie wód są przedstawione w rozdziale 3.3 Planu działań środowiskowych i w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko w rozdziale 10.2.

Ad. K Załącznik 5 Plan działań środowiskowych str. 70.

Tabele, dotyczącą wycinki zieleni na str. 70 Planu działań środowiskowych należy rozpatrywać w całości – łącznie z kolumną, w której zawarto uwagę, że wycinka ma być prowadzona pod nadzorem przyrodniczym. Obowiązkiem nadzoru przyrodniczego będzie zapewnienie takich warunków wycinki, które nie spowodują zagrożenia środowiska.

Ad. L Załącznik 5 Plan działań środowiskowych str. 25.

Numer rysunku został poprawiony.”

W dniu 20.02.2017 r. Pani *złożyła w tutejszy, organie następujące pismo „W odpowiedzi na pismo nr WI-II.7820.1.6.2016.MSI o wszczęciu postępowania uprzejmie proszę o wykup tzw. "resztówki" działki o nr ewidencyjnym 173/2 powstałej z podziału działki o nr 173 (obręb 3-12-44 rejon ul. Kockiej. Jednocześnie informuję, iż uległ zmianie mój adres zamieszkania i do korespondencji na AL.KEN 96/110, 02-777 Warszawa. Proszę o kierowanie wszelkiej korespondencji na podany adres.”*

Pełnomocnik inwestora odpowiedział na ww. pismo „Działka z obrębu 3-12-44 o numerze 173 w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Warszawy zostanie podzielona na dwie części. Działka ma powierzchnię 2042 m² i nie jest zabudowana. Część tej działki o nr. 173/1 i powierzchni 1651 m² zostanie przeznaczona pod budowę Obwodnicy. Pozostała część tej działki o nr. 173/2 i powierzchni 391 m² pozostanie we władaniu dotychczasowego właściciela.. Jednocześnie przedstawiamy poniżej stanowisko GDDKiA dotyczące wniosków o wykup nieruchomości jakie zostało nam przekazane w/w sprawie. Procedura nabycia nieruchomości pod drogi publiczne została uregulowana w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (dalej: specustawa).Zgodnie z art. 12 ust. 4 specustawy nabycie na rzecz Skarbu Państwa w trwałą zarząd GDDKiA nieruchomości lub ich części przeznaczonych pod inwestycje drogową nastąpi z dniem, w którym decyzja Wojewody Mazowieckiego o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna. Zgodnie z zapisami art.

12 12 ust. 4a w/w ustawy, za przeznaczoną pod projektowany pas drogowy nieruchomość Wojewoda Mazowiecki w drodze osobnej decyzji administracyjnej ustali odszkodowanie, na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez uprawnionego rzeczoznawcę majątkowego. Stosownie do zapisów art. 12 ust. 4b specustawy Wojewoda Mazowiecki powinien wydać decyzję ustalającą wysokość odszkodowania w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. W przypadku gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany został rygor natychmiastowej wykonalności (art. 12 ust. 4g) decyzja ustalająca odszkodowanie powinna zostać wydana w terminie 60 dni od dnia nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności. Odnosząc się do kwestii nabycia całej działki pod w/w inwestycję, informujemy, iż liniami rozgraniczającymi planowanej inwestycji (stanowiącymi granice projektowanego pasa drogowego), a tym samym wyżej opisaną procedurą nabycia nieruchomości, będą objęte nieruchomości lub te części, które są niezbędne do realizacji inwestycji celu publicznego. W przypadku, gdy zostanie pod inwestycję przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, stosownie do treści art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zobowiązany jest do nabycia pozostałej części nieruchomości na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego. W związku z powyższym właścicielowi i użytkownikowi wieczystemu pozostałej części nieruchomości przyznane zostało przez ustawodawcę roszczenie wobec Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, do nabycia tej części, jeżeli owa część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Jest to roszczenie o charakterze cywilnoprawnym, którego zgłoszenia dokonuje dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty. Na nim więc spoczywa ciężar dowodu, iż pozostająca przy nim część nieruchomości nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Wniosek z uzasadnieniem o wykup działki poza projektowanym pasem drogowym (tzw. „resztówki”), podpisany przez wszystkich współwłaścicieli nieruchomości, powinien być złożony do GDDKiA po wydaniu przez Wojewodę mazowieckiego decyzji ZRID zatwierdzającej m.in. podział nieruchomości i określający obszar, który przejdzie na własność Skarbu Państwa.”

W dniu 2.03.2017 r. Pan _____ przesłał drogą elektroniczną kolejne uwagi o następującej treści "A. Wyjaśnić zasady sumowania dobowego i godzinowego natężenia ruchu np. dla lat 2020 i 2035 dla tr gl 1 i tr gl 2. Poniżej przedstawiono dane z tabel 17 do 22 Raportu (komórki tabeli zaznaczone na zielono). W wierszach sprawdzających SUMA: Pora dzienna +Pora nocna oraz RÓZNICA przedstawiono algebraiczny wynik dodawania oraz różnicę pomiędzy liczbami w wierszu SUMA i Dobowe natężenie ruchu. Występujące błędy sumowania (różnice wskazano liczbami zapisanymi czerwona czcionką). Różnice w roku 2020 dla ruchu dobowego wynoszą ponad 20 000 pojazdów na dobę (ok. 30%) i ponad 1 000 dla ruchu godzinowego (ok. 140%). Błędy występują również w kolumnach SUMA rodzajów pojazdów np. $243=414+314$, $3\,389=4\,668+416$. B. Proszę o określenie sposobu przeniesienia wartości z tabel 17 do 22 Raportu do załącznika plików (wydruków) zawartych w folderze III_EMISJE ZANIECZYSZCZENIE POWIETRZA. Wg wydruków do obliczeń dla tr gl 1 przyjęto natężenia ruchu 2 547 poj/h dla roku 2020 i 3 733 poj/h dla roku 2035 nie rozróżniając pojazdów lekkich i ciężkich. Wg wydruków do obliczeń dla tr gl 2 przyjęto natężenia ruchu 2 313 poj/h dla roku 2020 i 3 425 poj/h dla roku 2035 również nie rozróżniając pojazdów lekkich i ciężkich. W przypadku błędów w określeniu godzinowego natężenia ruchu w wydrukach Danych do obliczeń stężeń w sieci receptorów obliczenia powtórzyć i wykonać nowe mapy. C. W związku z powyższymi błędami wnioskuję o udokumentowanie jakie wartości natężenia ruchu zostały przyjęte do obliczeń emisji hałasu oraz określenia stref ich oddziaływania

i wyliczeń propozycji przyjętych ekranów akustycznych. Przez udokumentowanie rozumiem wydruki danych wejściowych baz danych programów symulacyjnych. Wnoszę również o przedstawienie oświadczenia/oświadczeń projektantów, że projekt i Raport został wykonany zgodnie z przepisami, normami w szczególności z przepisami dotyczącymi ochrony środowiska, przyrody i ludzi oraz że obiekt został zaprojektowany zgodnie z celami którym ma służyć w tym ochrony ludzi i zasobów wodnych. Oświadczenia takie powinny być wymagane przez Inwestora.

D. Ujęte w Decyzji o Uwarunkowaniach Środowiskowych (DUŚ) wysokości i rozmieszczenie ekranów akustycznych zostały określone jako warunek konieczny realizacji inwestycji. Wnioskowana zmiana wysokości i rozmieszczenia ekranów akustycznych nie powinna podlegać rozpatrzeniu.

E. Mapy i projekty wykonywane są na różnych podkładach geodezyjnych lub ortofotomap. Ujednolicić podkłady geodezyjne i ortofotomap. Na mapach projektowych nanieść budynek przy ul. Liliowa 51b.

F. W nawiązaniu do punktów 2 i 4 moich wstępnych uwag z dnia 29.01.2017 do dokumentacji analizowanej przez Urząd Wojewódzki: postępowanie WI-II.7820.1.6.2016.MS1 dotyczącego uzasadnienia przyjętego w raporcie obniżenia natężenia ruchu w stosunku do prognozowanego natężenia przyjętego w decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych z 2011 roku uprzejmie proszę o podanie prawdopodobieństwa wystąpienia wypadku transportowego o poważnych awarii:

b. w przypadku ludności jako sumę prawdopodobieństw scenariuszy o poważnych skutkach, związanych z pożarem, wybuchem i uwolnieniem substancji toksycznych,

c. w przypadku wód powierzchniowych i podziemnych jako sumą prawdopodobieństw obliczonych dla scenariuszy o poważnych skutkach, związanych z uwolnieniem związków węglowodorowych i innych ciekłych związków chemicznych mogących znacznie zmienić jakość tych wód.

Na podstawie między innymi ww. wielkości obliczyć i umieścić w opracowaniu prawdopodobieństwo wystąpienia scenariusza reprezentatywnego o poważnych skutkach $H_s - [(km \cdot rok)^{-1}]$.

Klasa 1 Materiały wybuchowe

Materiały wybuchowe: materiały stałe lub ciekłe (lub mieszaniny materiałów) mogące wydzielać w wyniku reakcji chemicznej gazy o takiej temperaturze i ciśnieniu i z taką szybkością, że mogą powodować zniszczenia w otaczającym środowisku.

Materiały pirotechniczne: materiały lub mieszaniny materiałów przewidziane do wytwarzania efektów cieplnych, świetlnych, dźwiękowych, gazu lub dymu lub kombinacji tych efektów w wyniku bezdetonacyjnej, samopodtrzymującej się egzotermicznej reakcji chemicznej.

Podklasa 1.1 Materiały i przedmioty, które stwarzają zagrożenie wybuchem masowym.

Podklasa 1.2 Materiały i przedmioty, które stwarzają zagrożenie rozrzutem, ale nie wybuchem masowym.

Podklasa 1.3 Materiały i przedmioty stwarzające zagrożenie pożarem i małe zagrożenie wybuchem lub rozrzutem lub oba te zagrożenia, ale które nie stwarzają zagrożenia wybuchem masowym.

Podklasa 1.4 Materiały i przedmioty, które stwarzają tylko małe zagrożenie w przypadku zapalenia lub zainicjowania podczas przewozu.

Podklasa 1.5 Materiały bardzo mało wrażliwe stwarzające zagrożenie wybuchem masowym, które są na tyle niewrażliwe, że istnieje małe prawdopodobieństwo ich zainicjowania lub przejścia od palenia do detonacji w normalnych warunkach przewozu.

Podklasa 1.6 Przedmioty skrajnie niewrażliwe, które nie stwarzają zagrożenia wybuchem masowym.

Klasa 2 Gazy

Klasyfikacja gazów obejmuje czyste gazy, mieszaniny gazów, mieszaniny jednego lub więcej gazów z jednym lub więcej innymi materiałami i przedmiotami zawierającymi takie materiały.

Gazami są materiały, które:

w temperaturze 50° C mają prężność par większą niż 300 kPa (3 bary);

lub są całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20° C pod ciśnieniem normalnym 101,3 kPa.

A duszące

O utleniające

F palne

T trujące

TF trujące, palne

TC trujące, żrące

TO trujące, utleniające

TFC trujące, palne, żrące

TOC trujące, utleniające, żrące

Podklasa 2.1 gazy palne (odpowiadające grupom oznaczonym literą F)

Podklasa 2.2 gazy niepalne, nietrujące (odpowiadające grupom oznaczonym literami A lub O)

Podklasa 2.3 gazy trujące (odpowiadające grupom oznaczonym literą T, tzn. T, TF, TC, TO, TFC i TOC).

Klasa 3 Materiały ciekłe zapalne

Klasa ta obejmuje materiały i przedmioty, które:

1. Materiały ciekłe, które w temperaturze 50° C mają prężność par nie większą niż 300 kPa (3 bary) i nie są całkowicie w stanie gazowym w temperaturze 20° C i pod ciśnieniem normalnym 101,3 kPa oraz mają temperaturę zapłonu nie wyższą niż 61° C
2. materiały ciekłe oraz stopione materiały stałe o temperaturze zapłonu wyższej niż 61° C, które są przewożone lub dostarczone do przewozu w stanie podgrzanym do temperatury równej lub wyższej niż ich temperatura zapłonu.
3. materiały wybuchowe ciekłe odczulone.
Materiały wybuchowe ciekłe odczulone są to materiały wybuchowe, które są rozpuszczone lub zawieszone w wodzie lub innych materiałach ciekłych w celu utworzenia homogenicznej ciekłej mieszaniny o zredukowanych właściwościach wybuchowych.

Klasa 4.1

Materiały stałe zapalne, materiały samoreaktywne i materiały wybuchowe stałe odczulone

Do klasy 4.1 należą następujące grupy:

- łatwo zapalne materiały stałe i przedmioty
- materiały samoreaktywne stałe lub ciekłe
- materiały wybuchowe stałe odczulone

Klasa 4.2 Materiały samozapalne. Klasa 4.2 obejmuje:

- Materiały piroforyczne, wraz z mieszaninami i roztworami (ciekłymi lub stałymi), które w zetknięciu z powietrzem, nawet w małych ilościach, zapalają się w ciągu 5 minut. Spośród materiałów klasy 4.2 są one najbardziej podatne na samozapalenie
- Materiały i przedmioty samonagrzewające się, wraz z mieszaninami i roztworami, które w zetknięciu z powietrzem, bez dostarczenia energii z zewnątrz, są podatne na samonagrzewanie.

Materiały te mogą ulegać zapaleniu tylko w dużych ilościach (wiele kilogramów) i po upływie długiego czasu (godzin lub dni).

Klasa 4.3 Materiały wytwarzające w zetknięciu z wodą gazy palne

Klasa 4.3 obejmuje materiały, które reagując z wodą wydzielają gazy palne mogące tworzyć z powietrzem mieszaniny wybuchowe, oraz przedmioty zawierające takie materiały.

Klasa 5.1 Materiały utleniające

Klasa 5.1 obejmuje materiały, które same nie zawsze są palne, mogą jednak wskutek wydzielania tlenu powodować zapalenie lub podtrzymywanie palenia innego materiału, oraz przedmioty zawierające takie materiały.

Klasa 5.2 Nadtlenki organiczne

Klasa 5.2 obejmuje nadtlenki organiczne i formułacje nadtlenków organicznych.

P1 Nadtlenki organiczne, bez temperatury kontrolowanej

P2 Nadtlenki organiczne, temperatura kontrolowana.

Nadtlenki organiczne podatne są na rozkład egzotermiczny w normalnej lub podwyższonej temperaturze. Rozkład może być inicjowany przez: ciepło, kontakt z zanieczyszczeniami (np. kwasami, związkami metali ciężkich, aminami), tarcie lub uderzenie. Szybkość rozkładu wzrasta wraz z temperaturą i jest zróżnicowana w zależności od formułacji nadtenku organicznego.

W wyniku rozkładu mogą wydzielać się szkodliwe lub palne gazy albo pary.

Klasa 6.1 Materiały trujące

Klasa 6.1 obejmuje materiały, które są znane z doświadczenia lub które z punktu widzenia badań na zwierzętach można uznać, że w odpowiednio małych ilościach są zdolne podczas jednorazowego lub krótkotrwałego działania do spowodowania uszczerbku na zdrowiu człowieka, lub jego śmierci wskutek wdychania, przenikania przez skórę lub połykania.

Klasa 6.2 Materiały zakaźne

Klasa 6.2 obejmuje materiały zakaźne.

Są one znane lub w uzasadniony sposób podejrzewane, że zawierają patogeny. Patogeny definiowane są jako drobnoustroje (włącznie z bakteriami, wirusami, riketsjami, pasożytami i grzybami) lub drobnoustroje rekombinowane (hybrydy lub mutanty), o których wiadomo lub są w uzasadniony sposób podejrzane, że wywołują choroby zakaźne u ludzi lub zwierząt. Dla potrzeb niniejszej klasy, wirusy, drobnoustroje, jak również przedmioty skażone nimi, powinny być uważane za materiały tej klasy.

Klasa 7 Materiały promieniotwórcze

Kategoria I BIAŁA

Przesyłki o wartości Wskaźnika Transportowego (TI) = 0 i o maksymalnym poziomie promieniowania nie większym niż 0,005 mSv/h.

Kategoria II ŻÓŁTA

Przesyłki o wartości Wskaźnika Transportowego (TI) wyższym niż 0 lecz nie większym od 1 i o maksymalnym poziomie promieniowania wyższym od 0,005 mSv/h lecz nie większym niż 0,5 mSv/h.

Kategoria III ŻÓŁTA

Przesyłki o wartości Wskaźnika Transportowego (TI) wyższym niż 1 lecz nie większym od 10 i o maksymalnym poziomie promieniowania wyższym od 0,5 mSv/h lecz nie większym niż 2 mSv/h.

Kategoria III ŻÓŁTA (przewożone na warunkach używania wyłącznego)

Przesyłki o wartości Wskaźnika Transportowego (TI) większej od 10 i o maksymalnym poziomie promieniowania wyższym od 2 mSv/h lecz nie większym niż 10 mSv/h

Klasa 8 Materiały żrące

Klasa 8 obejmuje materiały i przedmioty zawierające materiały niniejszej klasy, które wskutek działania chemicznego atakują tkankę nabłonkową skóry lub błony śluzowej, jeśli wejdą z nią w kontakt, oraz materiały, które w razie wycieku mogą uszkodzić lub zniszczyć inne towary lub środki transportu, a także mogą powodować inne zagrożenia. Tytuł niniejszej klasy obejmuje również materiały, które tworzą żrącą ciecz tylko w obecności wody, lub które wydzielają żrące pary lub mgły wobec naturalnej wilgoci powietrza.

Klasa 9 Różne materiały i przedmioty niebezpieczne

Są to materiały i przedmioty, które podczas przewozu stwarzają zagrożenie inne niż materiały określone w pozostałych klasach.

Materiały i przedmioty klasy 9 dzielą się następująco:

1. M1 Materiały, które wdychane w postaci drobnego pyłu, mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia
2. M2 Materiały, które wdychane w postaci drobnego pyłu, mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia
3. M3 Materiały wydzielające pary zapalne
4. M4 Akumulatory litowe
5. M5 Przedmioty ratownicze
6. M6-M8 Materiały zagrażające środowisku
7. M9-M10 Materiały o podwyższonej temperaturze
8. M11 Inne materiały stwarzające zagrożenie podczas przewozu, ale nie odpowiadające definicjom innych klas."

Pełnomocnik inwestora odpowiedział na ww. pismo w sposób następujący „A. Tabele zawarte w rozdziale 2.4 Dane ruchowe raportu przedstawiające prognozowany ruch w porze dnia oraz w porze nocy, posiadały błędne sumy ruchu w kolumnie „Ruch godzinowy [poj.h] – suma”. W kolumnach „Ruch godzinowy [poj./h] – pojazdy lekkie” i „Ruch godzinowy [poj./h] – pojazdy ciężkie”, wartości są poprawne i to właśnie te wartości były wprowadzone do programu obliczeniowego analizy akustycznej.

Poprawność wartości ruchu godzinowego można sprawdzić wykonując prosty rachunek podzielenia wartości ruchu w porze nocy przez liczbę 8 (8 h w porze 22.00 – 06.00) oraz przez liczbę 16 (16 h w porze 06.00 – 22.00) w przypadku ruchu w porze dnia. Reasumując, zapisy w tabelach raportu opisane powyżej, nie miały wpływu na wyniki obliczeń rozprzestrzeniania hałasu i substancji w powietrzu, które zostały wykonane poprawnie, przy prawidłowych założeniach.

W związku z powyższym w przekazanym do uzgodnienia Raporcie zmianie ulegają tabele: oznaczone, jako

- Tabela 17 Natężenie ruchu – pora dzienna, rok 2020;
- Tabela 18 Natężenie ruchu – pora nocna, rok 2020;
- Tabela 20 Natężenie ruchu – pora dzienna, rok 2035;
- Tabela 21 Natężenie ruchu – pora nocna, rok 2035.

Pozostałe tabele pozostają bez zmian.

Poniżej zamieszcza się tabele z obliczonymi poprawnie wielkościami sumy ruchu w kolumnie „Ruch godzinowy [poj./h] – suma”.

Tabela 17 Natężenie ruchu – pora dzienna, rok 2020;

Natężenie ruchu – rok 2020 – dzień						
	Ruch dzienny [poj./dzień]			Ruch godzinowy [poj./h]		
	suma	lekkie	ciężkie	suma	lekkie	ciężkie
tr gl 1	55306	50630	4676	3457	3164	292
tr gl 2	45056	41420	3636	2816	2589	227
tr gl 3	46872	43170	3702	2930	2698	231
tr gl 4	36598	33734	2864	2287	2108	179
tr gl 5	37105	35624	1481	2319	2227	93
patr 1	4020	3292	728	251	206	46
patr 2	4330	3820	510	271	239	32
patr 3	12008	11286	722	751	705	45
patr 4	10754	10256	498	672	641	31
patr 5	7387	6774	613	462	423	38
patr 6	8169	7553	616	511	472	39
l 0a	5125	4605	520	320	288	33
l 0b, l4	994	945	49	62	59	3
l 1a	908	875	33	57	55	2
l 1b	6033	5480	553	377	343	35

Natężenie ruchu – rok 2020 – dzień						
	Ruch dzienny [poj./dzień]			Ruch godzinowy [poj./h]		
	suma	lekkie	ciężkie	suma	lekkie	ciężkie
1 2	5125	4605	520	320	288	33
1 3a	5137	4718	419	321	295	26
1 3b	6131	5663	468	383	354	29
1 5,18b	994	945	49	62	59	3
1 6a	908	875	33	57	55	2
1 6b	6033	5480	553	377	343	35
1 7	5125	4605	520	320	288	33
1 8a	6131	5663	468	383	354	29
1 9	5137	4718	419	321	295	26

Tabela 18 Natężenie ruchu – pora nocna, rok 2020;

Natężenie ruchu – rok 2020 – noc						
	Ruch nocny [poj./noc]			Ruch godzinowy [poj./h]		
	suma	lekkie	ciężkie	suma	lekkie	ciężkie
tr gl 1	5828	3314	2514	729	414	314
tr gl 2	4822	2692	2130	603	337	266
tr gl 3	4940	2800	2140	618	350	268
tr gl 4	3984	2152	1832	498	269	229
tr gl 5	4126	2270	1856	516	284	232
patr 1	482	220	262	60	28	33
patr 2	452	266	186	57	33	23
patr 3	1014	764	250	127	96	31
patr 4	846	674	172	106	84	22
patr 5	664	447	217	83	56	27
patr 6	733	515	218	92	64	27
1 0a	503	311	192	63	39	24
1 0b,14	71	59	12	9	7	2
1 1a	59	54	5	7	7	1
1 1b	562	365	197	70	46	25
1 2	503	311	192	63	39	24
1 3a	478	324	154	60	41	19
1 3b	549	383	166	69	48	21
1 5,18b	71	59	12	9	7	2
1 6a	59	54	5	7	7	1
1 6b	562	365	197	70	46	25
1 7	503	311	192	63	39	24
1 8a	549	383	166	69	48	21
1 9	478	324	154	60	41	19

Tabela 20 Natężenie ruchu – pora dzienna, rok 2035;

2035 dzień						
	Ruch dzienny [poj./dzień]			Ruch godzinowy [poj./h]		
	suma	lekkie	ciężkie	suma	lekkie	ciężkie
tr gl 1	81340	74688	6652	5084	4668	416
tr gl 2	67656	62184	5472	4229	3887	342
tr gl 3	69988	64434	5554	4374	4027	347

2035 dzień						
	Ruch dzienny [poj./dzień]			Ruch godzinowy [poj./h]		
	suma	lekkie	ciężkie	suma	lekkie	ciężkie
tr gl 4	55756	51142	4614	3485	3196	288
tr gl 5	58006	53284	4722	3625	3330	295
patr 1	6950	6056	894	434	379	56
patr 2	6450	5876	574	403	367	36
patr 3	13800	13130	670	863	821	42
patr 4	11654	11174	480	728	698	30
patr 5	9302	8615	687	581	538	43
patr 6	10125	9503	622	633	594	39
1 0a	6842	6252	590	428	391	37
1 0b,14	1125	1071	54	70	67	3
1 1a	1166	1125	41	73	70	3
1 1b	8008	7377	631	501	461	39
1 2	6842	6252	590	428	391	37
1 3a	7116	6646	470	445	415	29
1 3b	8241	7717	524	515	482	33
1 5,18b	1125	1071	54	70	67	3
1 6a	1166	1125	41	73	70	3
1 6b	8008	7377	631	501	461	39
1 7	6842	6252	590	428	391	37
1 8a	8241	7717	524	515	482	33
1 9	7116	6646	470	445	415	29

Tabela 21 Natężenie ruchu – pora nocna, rok 2035.

2035 noc						
	Ruch nocny [poj./noc]			Ruch godzinowy [poj./h]		
	suma	lekkie	ciężkie	suma	lekkie	ciężkie
tr gl 1	8254	4760	3494	1032	595	437
tr gl 2	7130	3942	3188	891	493	399
tr gl 3	7276	4080	3196	910	510	400
tr gl 4	6160	3198	2962	770	400	370
tr gl 5	6310	3330	2980	789	416	373
patr 1	618	392	226	77	49	28
patr 2	518	380	138	65	48	17
patr 3	1028	870	158	129	109	20
patr 4	832	720	112	104	90	14
patr 5	725	556	169	91	70	21
patr 6	773	625	148	97	78	19
1 0a	562	409	153	70	51	19
1 0b,14	75	66	9	9	8	1
1 1a	73	69	4	9	9	1
1 1b	635	478	157	79	60	20
1 2	562	409	153	70	51	19
1 3a	558	441	117	70	55	15
1 3b	633	507	126	79	63	16
1 5,18b	75	66	9	9	8	1
1 6a	73	69	4	9	9	1

2035 noc						
	Ruch nocny [poj./noc]			Ruch godzinowy [poj./h]		
	suma	lekkie	ciężkie	suma	lekkie	ciężkie
1 6b	635	478	157	79	60	20
1 7	562	409	153	70	51	19
1 8a	633	507	126	79	63	16
1 9	558	441	117	70	55	15

- B. Do analiz rozprzestrzeniania substancji w powietrzu nie przyjmuje się natężeń ruchu z podziałem na ruch dzienny i nocny, ponieważ dopuszczalne poziomy substancji w powietrzu określone w przepisach również nie są zróżnicowane na pory dnia. Do tego rodzaju analiz przyjmuje się średniodobowe natężenia ruchu, w przeliczeniu na ruch godzinowy, których wartości zawarte w raporcie są poprawne i zgodne z zatwierdzoną przez Inwestora prognozą ruchu. W obliczeniach emisji substancji do powietrza uwzględniono procentowy udział pojazdów lekkich i ciężkich w ruchu, natomiast program obliczeniowy nie generuje na wydrukach tego podziału, ale przedstawia natężenie ruchu wszystkich pojazdów łącznie w ciągu jednej godziny.
- C. Do obliczeń rozprzestrzeniania hałasu przyjęto godzinowe wartości natężenia ruchu zamieszczone w tabelach w punkcie A niniejszego pisma, w kolumnach: „Ruch godzinowy [poj./h] – pojazdy lekkie” i „Ruch godzinowy [poj./h] – pojazdy ciężkie”. Jak wyjaśniono w pkt A są to wartości poprawne. Korekty w tabelach, o których mowa w pkt A (w kolumnie „Ruch godzinowy [poj./h] – suma”) nie mają zatem wpływu na obliczenia rozprzestrzeniania hałasu, które są poprawne. Wyznaczone na podstawie tych obliczeń zabezpieczenia akustyczne także są poprawne i nie wymagają zmian. Informację, jakie natężenia ruchu przyjęto do obliczeń emisji i rozprzestrzeniania hałasu zawarto w punkcie A niniejszego pisma. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko aktualna na dzień złożenia wniosku o wydanie ZRID nie podawała wymogu przedstawiania oświadczenia, że projekt i raport zostały wykonane zgodnie z wszystkimi normami i przepisami, co nie oznacza że raport i projekt jest niezgodny z przepisami. Założenia przyjęte w projekcie są zgodne z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach oraz przepisami z zakresu ochrony środowiska, co wykazano w przedłożonym raporcie.
- D. Zgodnie z uzasadnieniem decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach z 29 kwietnia 2011 r., projekt budowlany przedsięwzięcia zostanie opracowany po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Na etapie projektowania korekcie mogą ulec niweleta drogi, rozwiązania węzłów drogowych. Decyzja mówi także, że wszelkie zmiany w projekcie budowlanym w stosunku do założeń w decyzji środowiskowej muszą być poddane ocenie oddziaływania na środowisko, a Inwestor wprowadzając zmiany w urządzeniach ochrony środowiska będzie musiał wystąpić o ponowną ocenę oddziaływania na środowisko. Biorąc powyższe pod uwagę należy założyć, że decyzja środowiskowa dopuszcza wprowadzanie zmian w urządzeniach ochrony środowiska (także w ekranach), pod warunkiem prze-prowadzenia ponownej oceny oddziaływania, co obecnie ma miejsce.
- Ponadto zwraca się uwagę, że po wydaniu decyzji środowiskowej, a także decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z 02 grudnia 2011 r. wprowadzającej zmiany w decyzji środowiskowej ukazało się rozporządzenie Ministra Środowiska z 1 października 2012 r. ws. dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Rozporządzenie to zmieniło rozporządzenie z 14 czerwca 2007 r., aktualne w czasie wydania decyzji środowiskowej. Zmianie uległy dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, co uzasadnia weryfikację parametrów ekranów akustycznych.

- E. Załączniki graficzne zostały wykonane zgodnie ze Specyfikacją Istotnych Warunków Zamówienia dla przedmiotowego przedsięwzięcia oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami geodezyjnymi. Zakres map do celów projektowych jest stosowny do zakresu przedsięwzięcia i obejmuje tereny, których dotyczy projekt.
- F. Zawartość raportu w zakresie analizy prawdopodobieństwa wystąpienia poważnej awarii jest zgodna ze stanem prawnym obowiązującym na dzień składania wniosku o wydanie ZRID dla przedmiotowej inwestycji."

W dniu 27.02.2017 r. Pan _____ złożył w tutejszym organie następujące pismo „W związku z zawiadomieniem Wojewody Mazowieckiego z dnia 4 stycznia 2017 r., znak: WI-11.7820.1.6.2016.MS1, o wszczęciu postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn. „budowa drogi ekspresowej S2 - Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” Zadanie „C” - Budowa drogi ekspresowej S2 - Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński [bez węzła, km około 11+500,00] do węzła Lubelska (bez węzła, km około 18+950,00) o długości ok. 7,5 km odcinek od km 11+789,51 do km 18+949,95” przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad o/Warszawa w trybie ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg krajowych (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 2031 z późn. zm.), jako strona postępowania, wnoszę o:

1. uzupełnienie złożonej przez inwestora dokumentacji, w szczególności o prawidłowo sporządzoną dokumentację geodezyjną dotyczącą działek:

- nr 42 (3-12-60), KW _____ ;
 - nr 43 (3-12-60), KW _____ ;
 - nr 60 (3-14-21) KW _____ ;
- oraz działek zgodnie z aktami notarialnymi w księdze ZAGÓŹDŹ HIP. NR 404:
- nr 29/23 (3-12-60) - dotyczy całości;
 - nr 44/10, 44/9 i 45/15 (3-12-60) - dotyczy części;
 - nr 79/1 (3-12-60) - dotyczy części.

2. nieuwzględnienie wniosku inwestora o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej - budowę drogi ekspresowej S2 - Południowa Obwodnica Warszawy, do czasu uzupełnienia i poprawienia dokumentacji geodezyjnej.

Wskazane powyżej działki stanowią moją własność. Posiadam dokumentację geodezyjną ww. działek w postaci map - szkiców synchronizacyjnych przeznaczonych do celów prawnych, przygotowanych przez uprawnionego geodetę.

Dokumentacja geodezyjna dotycząca ww. działek złożona przez inwestora we wniosku do Wojewody Mazowieckiego zawiera istotne błędy, ponieważ w odniesieniu do niektórych działek wskazuje, że właściciel jest nieznany.

Tym samym, dokumentacja geodezyjna obciążona jest błędem mającym wpływ na wynik postępowania ze skutkiem dla strony. W związku z powyższym, nie może być przyjęta przez organ prowadzący postępowanie w sprawie zezwolenia na realizację przedsięwzięcia do czasu uzupełnienia i poprawienia dokumentacji geodezyjnej, m.in. poprzez wskazanie mnie jako właściciela tych nieruchomości. Z uwagi na powyższe, wnoszę jak w petitum."

Pełnomocnik inwestora wyjaśnił, że "przekazujemy wyjaśnienia WPG Eksport Sp. z o.o firmy, która opracowała dokumentację geodezyjną. Wnoszenie przez Pana _____

o nieuwzględnienie wniosku Inwestora o wydanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn.: „Budowa drogi ekspresowej S-2 Południowa Obwodnica Warszawy - Zadanie C”, do czasu uzupełnienia i poprawienia dokumentacji geodezyjnej jest bezzasadne. Jeżeli Pan _____ rzeczywiście posiada dokumenty o jakich pisze, ale ich nie przedstawia to zmiana danych o jakich pisze nie ma wpływu na wynik postępowania, a jedynie wskaże Organowi komu należy wypłacić odszkodowanie."

W dniu 7.03.2017 r.

złożył w tutejszym organie następujący wniosek „W związku ze wszczęciem postępowania w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn.: „budowa węzła drogi ekspresowej S2 - Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”-Zadanie „C”- Budowa drogi ekspresowej S2 - POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła, km około 11+500,00) do węzła Lubelska (bez węzła, km około 18+950,00) o długości ok. 7,5 k, odcinek od km 11+789,51 do km 18+949,95”, przekazuję w załączeniu pełnomocnictwo do działania w imieniu Pani .

i Pani Strony mają dwóch pełnomocników w sprawie. Jednocześnie wnoszę o uwzględnienie w dalszym toku postępowania niżej wymienionych okoliczności. Pani

i Pani są współwłaścicielkami działki nr 25 z obrębu nr 3-12-20 oraz działek 54 i 53 z obrębu nr 3-1229. Opracowany został projekt podziału wymienionych działek:
- działki nr 25 na działki nr 25/1 o pow. 0,1338 ha i nr 25/2 o pow. 2,1567 ha;
- działki nr 53 na działki nr 53/1 o pow. 1,5337 ha, nr 53/2 o pow. 0,4100 i nr 53/3 o pow. 6,8747 ha;
- działki nr 54 na działki nr 54/1 o pow. 1,7018 ha; nr 54/2 o pow. 0,2485 ha i nr 54/3 o pow. 1,8779 ha.

W projektowanym pasie drogowym znajdują się działki o numerach 25/1, 53/1 i 54/1. Działki o numerach 25/2 i 54/3 uznano za niezbędne dla przebudowy/ budowy/rozbiórki sieci uzbrojenia terenu, urządzeń wodnych, melioracji, dróg innej kategorii. Należy zwrócić uwagę na fakt, że zezwolenie na realizację projektowanej inwestycji drogowej w związku z podziałem nieruchomości może spowodować, że korzystanie przez właścicielki z działki nr 25/2 w obecny sposób stanie się niemożliwe bądź utrudnione w tak znacznym stopniu, że uzasadnione będzie żądanie o wykup tej działki stosownie do art. 124 ust. 5 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami. Ponadto warunkiem niezbędnym do dalsze korzystania z tej działki, oczywiście przy założeniu, że korzystanie byłoby możliwe, jest zapewnienie dla działki nr 25/2 prawidłowej obsługi komunikacyjnej w tym wjazdu przy zbiegu ulic Cygańskiej i Przełęcz. Wnoszę o rozwiązanie tej kwestii w projekcie drogowym.”

Pełnomocnik inwestora odpowiedział na ww. wniosek w sposób następujący „Wniosek Stron przedstawiony przez pełnomocnika zawiera postulat o zawarcie w projekcie drogowym rozwiązania polegającego na zaprojektowaniu wjazdu do działki nr 25/2 przy zbiegu ulic Cygańskiej i Przełęcz. Działka 25/2 posiada obecnie trzy zjazdy w tym dwa zjazdy, które zostały w projekcie uwzględnione od strony projektowanej drogi dojazdowej DD25. Zjazdy te figurują na mapach i zgodnie z warunkami określonymi przez GDDKiA zostają utrzymane. Istniejący zjazd u zbiegu ulic Cygańskiej i Przełęcz nie figuruje na mapie i nie ma wydanej na jego wykonanie zgody Zarządcy drogi. Jednocześnie położenie tego zjazdu na skrzyżowaniu jest niebezpieczne dla ruchu na drodze, a zatem niezgodne z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. Nr 43, poz. 430) § 77. Utrzymanie tego zjazdu jest niemożliwe i nie może być wprowadzone do projektu.”

Pismo Pana z dnia 14.03.2017 r. (wpływ do tutejszego organu w dniu 20.03.2017 r.) dotyczyło następujących uwag „W związku z planowaną budową drogi ekspresowej S2, zadanie „C” proszę zwrócić uwagę na problem odwodnienia terenu wzdłuż ul. Przełęcz od skrzyżowania z ul. Izbičką w stronę ul. Cygańskiej. Dotyczy to zwłaszcza domów nr od 170 do 182. Występują w tym rejonie znaczne różnice wysokości oraz grunt z nieprzepuszczalną warstwą gliny. Wody opadowe spływają do naturalnych zagłębień i długo tam zalegają. W odległości ok. 450 m na zachód znajduje się obniżenie terenu gdzie w sposób naturalny zbiera się woda spływająca z rejonu ul. Przełęcz, Drohobyckiej i Izbičkiej. Są lata

gdy powstaje tam spory staw z ptactwem wodnym, rybami i in. drobną fauną. Obawiamy się, że po wybudowaniu Obwodnicy i zamknięciu dopływu do tego miejsca, wody opadowe będą zbierać się w zagłębieniu przy ul. Przełęczy, zalewać ulicę i podtapiać stojące przy niej budynki. Aby temu zapobiec uważam za konieczne wybudowanie przepustu pod nasypem Obwodnicy i umożliwienie swobodnego odpływu wód opadowych tak jak to ma miejsce obecnie, ewentualnie rozwiązanie tego bardzo ważnego problemu w inny skuteczny sposób. Załączam odnośne szkice."

Pełnomocnik inwestora odpowiedział na ww. pismo "Poruszany przez Pana problem odwodnienia terenu pomiędzy Trasą Południowej Obwodnicy Warszawy, a ul. Przełęczy zostanie rozwiązany poprzez budowę rowów odwadniających, do których poza wodą z pasa drogowego spływać będą wody z terenu przyległego na skutek pochylenia terenu w stronę trasy. Wody, które dotychczas spływały do zagłębienia o jakim pisze Pan zostaną przechwycone przez rowy POW. Budowa przepustu jest w tym miejscu zbędna, a jednocześnie niemożliwa z przyczyn formalnych. Jeżeli w terenie nie występuje naturalny lub sztuczny ciek to jest wręcz zabronione przepuszczanie za pomocą przepustu wody z jednej strony drogi na drugą i wypuszczanie jej na teren. Jedynym rozwiązaniem jest przechwycenie takich wód i odprowadzenie wzdłuż drogi do odbiornika i takie rozwiązanie zostało zaprojektowane."

W dniu 11.05.2017 r. wpłynęło pismo Pana o następującej treści „W nawiązaniu do Zawiadomienia o wszczęciu postępowania znak WL- 11.7820.1.6.2016.MS1 z dnia 4 stycznia 2017r. dotyczącego zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn.: "budowa drogi ekspresowej S2 - Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku węzeł „Puławska” do węzła „Lubelska” - Zadanie „C” - Budowa drogi ekspresowej S2 - POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła, km około 11+500,00) do węzła Lubelska (bez węzła, km około 18+950,00) o długości ok. 7,5 km. odcinek od km 11+789,51 do km 18+949,95”, na podstawie art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015r. , poz. 2013 ze zm.), który stanowi iż „ W przypadku, o którym mowa w art. 12 ust. 4, jeżeli przejęta jest część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, właściwy zarządca drogi jest obowiązany do nabycia, na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości, w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa albo jednostki samorządu terytorialnego tej części nieruchomości", zwracam się z wnioskiem o nabycie przez Zarządcę drogi (inwestora) działki o nr ew. 3/2 z obrębu 3-12-77, która powstała w wyniku podziału działki o nr ew. 3 z obrębu 3-12-77. Wniosek swój motywuję faktem, iż w wyniku podziału działki ew. nr 3 z obrębu 3-12-77 powstały dwie działki 3/1 (przeznaczona pod realizację ww. inwestycji) i działka ew. nr 3/2, której kształt i położenie powoduje brak możliwości jej zagospodarowania jako samodzielnej działki budowlanej. Ponadto nieruchomość ta w związku z bezpośrednim sąsiedztwem z nowobudowaną trasą ekspresową nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Istotnym argumentem przemawiającym za brakiem możliwości wykorzystywania przedmiotowej nieruchomości zarówno w dotychczasowej formie, jak i jej innego zagospodarowania w przyszłości jest również fakt braku dostępu działki do drogi publicznej. Biorąc pod uwagę powyższe argumenty zwracam się z wnioskiem jak na wstępie."

Pełnomocnik inwestora wskazał w odpowiedzi na ww. pismo, że "działka z obrębu 3-12-77 o numerze 3 w wyniku realizacji Południowej Obwodnicy Warszawy zostanie podzielona i część tej działki zostanie przeznaczona pod budowę Obwodnicy. Działka ma powierzchnię 8600 m² i nie jest zabudowana. W wyniku podziału część działki nr 3/1 o powierzchni 5520 m² zostanie przeznaczona pod POW, pozostała część działki o nr 3/2 o powierzchni 3080 m² pozostanie we władaniu właścicieli. Działka o nr 3/2 ma kształt wydłużony o szerokości do 22 m (średnia szerokość ~17 m) i długości 183 m. Wzdłuż działki

zaprojektowana została asfaltowa droga dojazdowa DD21 o szerokości 5 m z chodnikiem szerokości 2 m włączona do ul. Tawułkowej i ul. Wał Miedzeszyński. Do działki został zaprojektowany zjazd od drogi DD21. Wzdłuż drogi ekspresowej na odcinku działki nr 3/2 został zaprojektowany ekran akustyczny ziemny o wysokości 3,5 m w odległości 23 m od granicy działki. Jednocześnie przedstawiamy poniżej stanowisko GDDKiA dotyczące wniosków o wykup nieruchomości jakie zostało nam przekazane w/w sprawie. Procedura nabycia nieruchomości pod drogi publiczne została uregulowana w ustawie z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (dalej: specustawa). Zgodnie z art. 12 ust. 4 specustawy nabycie na rzecz Skarbu Państwa w trwały zarząd GDDKiA nieruchomości lub ich części przeznaczonych pod inwestycje drogową nastąpi z dniem, w którym decyzja Wojewody Mazowieckiego o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stanie się ostateczna. Zgodnie z zapisami art. 12 ust. 4a w/w ustawy, za przeznaczoną pod projektowany pas drogowy nieruchomość Wojewoda Mazowiecki w drodze osobnej decyzji administracyjnej ustali odszkodowanie, na podstawie operatu szacunkowego sporządzonego przez uprawnionego rzeczoznawcę majątkowego. Stosownie do zapisów art. 12 ust. 4b specustawy Wojewoda Mazowiecki powinien wydać decyzję ustalającą wysokość odszkodowania w terminie 30 dni od dnia, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna. W przypadku gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany został rygor natychmiastowej wykonalności (art. 12 ust. 4g) decyzja ustalająca odszkodowanie powinna zostać wydana w terminie 60 dni od dnia nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności. Odnosząc się do kwestii nabycia całej działki pod w/w inwestycję, informujemy, iż liniami rozgraniczającymi planowanej inwestycji (stanowiącymi granice projektowanego pasa drogowego), a tym samym wyżej opisaną procedurą nabycia nieruchomości, będą objęte nieruchomości lub te części, które są niezbędne do realizacji inwestycji celu publicznego. W przypadku, gdy zostanie pod inwestycję przejęta część nieruchomości, a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele, stosownie do treści art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zobowiązany jest do nabycia pozostałej części nieruchomości na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego. W związku z powyższym właścicielowi i użytkownikowi wieczystemu pozostałej części nieruchomości przyznane zostało przez ustawodawcę roszczenie wobec Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, do nabycia tej części, jeżeli owa część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Jest to roszczenie o charakterze cywilnoprawnym, którego zgłoszenia dokonuje dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty. Na nim więc spoczywa ciężar dowodu, iż pozostająca przy nim część nieruchomości nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele. Wniosek z uzasadnieniem o wykup działki poza projektowanym pasem drogowym (tzw. „resztówki”), podpisany przez wszystkich współwłaścicieli nieruchomości, powinien być złożony do GDDKiA po wydaniu przez Wojewodę mazowieckiego decyzji ZRID zatwierdzającej m.in. podział nieruchomości i określający obszar, który przejdzie na własność Skarbu Państwa.”

W dniu 5.04.2017 r. Pani _____ złożyła w tutejszym organie następujące uwagi
„W związku z planowaną inwestycją (budowa drogi ekspresowej S2 - południowa obwodnica Warszawy na odcinku węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” - zadanie „C” - budowa drogi ekspresowej 52 - południowa obwodnica Warszawy na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński do węzła Lubelska), wnoszę o przyjęcie uwag do projektu planowanej inwestycji. Z uwagi na fakt, że projekt nie przewiduje ekranów akustycznych na tzw. odcinku aleksandrowskim (tj. między 14,5 a 16 km południowej obwodnicy Warszawy), wnoszę o ich uwzględnienie przy budowie planowanej inwestycji na wskazanym odcinku. W związku z tym, że na planowanej

obwodnicy przewidywane jest bardzo duże natężenie ruchu, postuluję by ekrany akustyczne posiadały wysokość co najmniej 6 metrów, charakteryzowały się wysokim wskaźnikiem absorpcji energii fal oraz by kształt ekranów zapewniał najkorzystniejsze dla okolicznych mieszkańców rozproszenie fal dźwiękowych, z zastosowaniem dyfraktorów na zwieńczeniu ekranów włącznie. Uważam, że jest to karygodne, by wzdłuż tego odcinka obwodnicy nie uwzględnić ekranów chroniących mieszkańców przed hałasem i zanieczyszczeniami z drogi ekspresowej. W przypadku odmiennego zdania, proszę o przedstawienie stosownej oceny poziomu hałasu i zanieczyszczeń (z uwzględnieniem trujących pyłów) na aleksandrowskim odcinku południowej obwodnicy Warszawy wraz z jej długoterminową prognozą.

Dodatkowo proszę o określenie:

- jaki charakter będzie miała droga biegnąca wzdłuż obwodnicy od około 15 kilometra POW, a następnie odchodząca w prawo wzdłuż ulicy Izbińskiej i Przelęcz (przy cmentarzu),
- jak dużym natężeniem ruchu oraz uciążliwością dla otoczenia i mieszkańców będzie się charakteryzował węzeł komunikacyjny przy zbiegu ulicy Izbińskiej i Przelęcz, a także jakie zabezpieczenia zostały przewidziane by zminimalizować uciążliwość tego węzła.

Proszę o przedstawienie stosownej oceny i długoterminowych prognozy uciążliwości dla mieszkańców ścisłej okolicy węzła komunikacyjnego Izbińska / Przelęcz.

Pełnomocnik inwestora wyjaśnił, że "Na odcinku od km 14+500 do km 16+000 zaprojektowano ekrany:

Numer	Rodzaj	Wysokość [m]	Pikietaż		Usytuowanie wzgl. drogi
			Początek	Koniec	
52	Pochłaniający	5,0	14+483	14+504	Prawa
53	Pochłaniający	5,5	14+504	14+628	Prawa
54	Pochłaniający	5,0	14+628	14+646	Prawa
55	Pochłaniający	4,5	14+646	14+684	Prawa
56	Pochłaniający	4,5	14+684	14+876	Prawa
57	Pochłaniający	4,5	15+896	16+097	Prawa
60	Pochłaniający	4,5	15+990	16+109	Lewa
61	Pochłaniający	4,5 – 5,0	14+554	14+583	Lewa
62	Pochłaniający	5,0 – 5,5	14+525	14+554	Lewa
63	Pochłaniający	5,5	14+435	14+525	Lewa

Ponadto po lewej stronie drogi, od km 14+648 do km 14+749 przewidziano rezerwę terenu pod budowę ekranu akustycznego, która umożliwi budowę ekranu w przyszłości, jeżeli taką potrzebę wykaże analiza porealizacyjna. Analiza obliczeniowa nie wykazała jednoznacznie potrzeby zastosowania ekranu akustycznego, w związku z czym konieczne jest jej zweryfikowanie przez analizę porealizacyjną. Lokalizacja ekranów akustycznych wynika z lokalizacji terenów chronionych przed hałasem, która została ustalona na podstawie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Dla terenów, które nie mają aktualnych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego uzyskano opinię Biura Ochrony Środowiska Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy wyrażoną w piśmie z 26 lutego 2016 r. o znaku OS-I.6254.1.2016.ASA. Mapa rozprzestrzeniania hałasu z zaznaczeniem terenów chronionych przed hałasem dla przedmiotowego odcinka trasy została przedstawiona na poniższych rysunkach."

W dniu 26.07.2017 r. w tym samym organie złożył następujący wniosek „W związku z zawiadomieniem Wojewody Mazowieckiego z dnia 24 maja 2017 r. (WI-II.7820.1.6.2016. MSI) wnioskujemy o wprowadzenie poniższych zmian do projektu budowy Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński do węzła Lubelska:

- Wykonanie przejścia trasy S2 pod torami kolejowymi oraz wschodnią i zachodnią jezdnią ul. Patriotów jako w pełni zakryty tunel o długości minimum 500 metrów w każdym kierunku od osi torów kolejowych.**

W wyniku konsultacji z mieszkańcami Dzielnicy Wawer w latach 2012-2014 dotyczących przebiegu trasy S-2 ustalono, iż przebieg trasy na odcinku zlokalizowanym w Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy zostanie poprowadzony w tunelu pod torami kolejowymi z estakadą przez Mazowiecki Park Krajobrazowy. Założenia o takiej treści zostały uwzględnione w postępowaniu przetargowym ogłoszonym przez GDDKiA na realizację w/w odcinka (zadanie C). Obecny projekt stanowi zmianę wcześniejszych ustaleń w zakresie realizacji powyższego zadania, co zostało dodatkowo potwierdzone sprzeciwem Rady Dzielnicy Wawer m.st. Warszawy do takich działań i wnioskiem o realizację tego przedsięwzięcia zgodnie z pierwotnymi ustaleniami. Niewielki tunel, obejmujący centrum Miedzeszyna pozwoli zachować charakter linii Otwockiej w tym rejonie. Krótki tunel (obiecany przecież!) to niewysoka cena za utrzymanie wyjątkowego w skali Warszawy charakteru linii Otwockiej. No i za zachowanie twarzy władz odpowiedzialnych za projekt i budowę.

- Zmianę obecnie projektowanego wiaduktu drogowego (WD 05-11) nad trasą S2 w ciągu ul. Zabawnej (wzdłuż ulicy Mszańskiej i ul. Sarny) w km 14+134.68 na kładkę pieszo-rowerową**

Projektowany wiadukt drogowy znajduje się w odległości ok. 500m od ul. Mszańską (dla osób dojeżdżających z kierunku Falenicy, Józefowa i Otwocka w kierunku Centrum Warszawy).

Dodatkowo, w związku faktem iż ul. Mszańska jest drogą nieutwardzoną, ruch samochodów będzie się odbywał ul. Popiołów (w kierunku ul. Zwierzynieckiej), która nie jest przystosowana do takiego natężenia ruchu.

A zatem uwzględniając:

- bliskość ul. Patriotów przebiegającej nad planowanym tunelem,
- przewidywany wzrost uciążliwości dla mieszkańców nieruchomości znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego wiaduktu (uciążliwości akustycznej oraz wynikającej ze wzrostu emisji spalin),
- nieprzystosowanie dróg lokalnych po północnej stronie wiaduktu do przejścia zwiększonego natężenia ruchu samochodów,
- tradycyjnie pieszo-rowerowy ruch w tym rejonie,
- bliskość kilku szkół, do których dzieci dochodzą lub dojeżdżają właśnie tą drogą (dzieci są naprawdę całe tłumy!)

a jednocześnie mając na uwadze konieczność zapewnienia mieszkańcom dzielnicy (utrzymania na obecnym poziomie) dostępu do infrastruktury znajdującej się po obu stronach planowanej obwodnicy, wnioskujemy o zmianę obecnie projektowanego wiaduktu drogowego WD 05-11 na kładkę pieszo-rowerową.

1. Przeniesienie zbiornika retencyjnego odwodnienia obwodnicy zlokalizowanego w rejonie przecięcia obecnych ul. Sarny i Mszańskiej minimum kilkaset metrów włąb lasu, daleko od najbliższych zabudowań.

Zbiorniki retencyjne są infrastrukturą konieczną ale możliwą do przeniesienia (wodę dostarcza się tam rurami, często z pomocą pomp). Zbiorniki są uciążliwe dla mieszkańców z wielu powodów:

- stanowią defekt krajobrazowy w leśno-uzdrowiskowym charakterze dzielnicy (w szczerym polu nie zawadzają, w miejskim parku - tak)

- pod ich zbudowanie trzeba wyciąć las, który:

- Zabezpiecza mieszkańców przed hałasem z projektowanej drogi

- Jest wartością samą w sobie w przypadku miejskich terenów zamieszkałych

- stanowią wylęgarnie komarów i źródło przykrych zapachów

W związku z powyższym wnioskujemy o zmianę lokalizacji zbiornika retencyjnego projektowanego w bardzo bliskiej odległości od naszego osiedla (patrz mapka w pkt. 4 poniżej), tj. o jego przesunięcie w kierunku wschodnim na odległość gwarantującą minimalizację negatywnego oddziaływania dla mieszkańców i zachowanie obecnego drzewostanu w bezpośrednim sąsiedztwie istniejących zabudowań.

3. Odstąpienie od wycinki drzew wzdłuż ul. Mszańskiej (od północnej jezdni obwodnicy do ul. Popiołów)

Budowa obwodnicy w odległości ok. 100 od zabudowań osiedla Sosnowy Zakątek (przy ul. Popiołów) spowoduje wzrost uciążliwości akustycznej. Zgodnie z projektem zakłada się znaczącą wycinkę drzew przy ul. Mszańskiej na potrzeby infrastruktury towarzyszącej budowanej obwodnicy. Obszar planowanej wycinki stanowią działki leśne, które poza walorem środowiskowym będą stanowić dodatkową barierę akustyczną, ograniczającą uciążliwość akustyczną dla mieszkańców osiedla oraz sąsiadujących domów. W związku z powyższym celem jest maksymalne ograniczenie, a w przypadku wprowadzenia do projektu zmian, o których mowa w pkt. 2 i 3 powyżej - odstąpienie od wycinki drzew (fragmentów lasu) wzdłuż ul. Mszańskiej

4. Zaprojektowanie wjazdu do posesji Popiołów 10a od strony przebudowywanej ul. Mszańskiej

Przebudowa ul. Mszańskiej w pobliżu obwodnicy wymaga uwzględnienia dogodnego wjazdu na istniejące posesje, zgodnie ze szkicem poniżej."

Pełnomocnik inwestora do powyższego pisma odniósł się w następujący sposób "Kwestia tunelu zamkniętego i wanny szczelnej była wyjaśniona w piśmie Warbud S.A. z 07 lipca 2017 r. o znaku B/POW-C/AR/234/17, skierowanym do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Analizując zapisy decyzji środowiskowej stwierdzono, że zastosowane tam pojęcie „tunel zamknięty” jest używane w odniesieniu do rozwiązań technicznych stosowanych poza odcinkiem C Południowej obwodnicy Warszawy, więc nie dotyczy przedmiotowego odcinka

obwodnicy. Decyzja środowiskowa omawiając przebieg trasy i rozwiązania techniczne jednoznacznie wymienia tylko tunel w Ursynowie, natomiast w przypadku pozostałej części trasy mowa jest o wykopach i wiaduktach nad nimi, co sugeruje że wybór obecnego rozwiązania jest zgodny z zapisami decyzji. Warunkiem dopuszczenia wybranego rozwiązania do realizacji jest spełnienie standardów środowiskowych. Projekt budowlany zakłada wybudowanie „Węzła Patriotów” poprzez przeprowadzenie trasy POW pod przeszkodami, jakimi są ul. Patriotów i linia kolejowa za pomocą wanny szczelnej. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z 30 maja 2000 r. ws. warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie i ustawą z 21 marca 1985 r. o drogach publicznych, użyte w obu aktach prawnych określenie „tunel” oznacza: Budowlę przeznaczoną do przeprowadzenia drogi, samodzielnego ciągu pieszego lub pieszo-rowerowego, szlaku wędrówek zwierząt dziko żyjących lub innego rodzaju komunikacji przez przeszkodę terenową lub pod nią, w tym przejście podziemne. Przytoczona definicja nie określa jak takie przeprowadzenie drogi ma być wykonane i żaden inny przepis prawny tego również nie rozstrzyga. Zaprojektowana budowla spełnia zatem warunki ww. przepisów. Za spełnione należy także uznać warunki stawiane w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zaprojektowane rozwiązanie Węzła Patriotów nie będzie źródłem ponadnormatywnych oddziaływań przedsięwzięcia. W celu ograniczenia oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia zaprojektowano zabezpieczenia przed emisją hałasu, które ograniczą poziomy hałasu na terenach chronionych akustycznie poniżej wartości dopuszczalnych. Projekt przewiduje wprowadzenie zieleni na Węzle Patriotów w postaci drzew, krzewów oraz pnączy na ekranach akustycznych. Poniżej przedstawia się fragment mapy rozprzestrzeniania hałasu dla rejonu węzła Patriotów oraz fragment planu zagospodarowania terenu.”

W dniu 22.08.2017 r. do tutejszego organu wpłynęło pismo w którym wskazano *“W nawiązaniu do zawiadomienia o wszczęciu postępowania z dnia 4 stycznia 2017 r., znak: WI-II.7820.1.6.2016.MS1, w sprawie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej pn.: "Budowa drogi ekspresowej S2 - Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku węzła "Puławska" do węzła "Lubelska" - Zadanie "C" - Budowa drogi ekspresowej S2 - POŁUDNOWA OBWODNICA WARSZAWY na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła, km około 11+500,00) do węzła Lubelska (bez węzła, km około 18+950,00) o długości ok. 7,5 km, odcinek od 11+789,51 do km 18+949,95",* informuje, że w niniejszym postępowaniu wykazano działki z obrębu 3-15-01 o numerach 16, 17, 19, 32 oraz działkę z obrębu 3-12-44 o numerze ew. 30, jako działki nienależące do Skarbu Państwa. wnosi o wykazanie jako strony do wyżej wymienionych działek ewidencyjnych Skarbu Państwa w zarządzie Lasów Państwowych. W załączeniu przesyła odpis wypisu z rejestru gruntów dla dz. 30 obr. 3-12-44 oraz dz. 16, 17, 19, 32 z obr. 3-15-01 Warszawa Wawer.”

Pełnomocnik inwestora w odpowiedzi na ww. pismo wskazał „Działki 16, 17, 19, 32 z obrębu nr 3-15-01 Działki znajdują się w treści wniosku pod pozycjami 16, 17, 19 i 23 tabeli nr 1. Zgodnie z wypisami z rejestru gruntów z dnia listopada 2016 r. nieruchomości przedmiotowe posiadały opis stanu własności: grunt niehipotekowany, właściciel nieustalony (w załączeniu wypis). Księga wieczysta nr WA6M/00506777/3 dla przedmiotowych nieruchomości została założona w dniu 03.04.2017 r. czyli już w trakcie toczącej się procedury administracyjnej. Zgodnie z informacją Nadleśnictwa na dzień dzisiejszy działki są własnością Skarbu Państwa i powinny być zawarte we wniosku w tabeli nr 2) Działki w projektowanym pasie drogowym należące do Skarbu Państwa. Tym samym potwierdzamy, że zgodnie z posiadanymi dokumentami działki są własności Skarbu Państwa Lasy Państwowe i prosimy o uwzględnienie przedmiotowej korekty w dalszym postępowaniu. Działka 30 z obrębu nr 3-12-44 Działka znajduje się w treści wniosku w pozycji 141 tabeli nr 1. Zgodnie z informacją Nadleśnictwa działka jest własnością Skarbu Państwa i powinna być zawarta we wniosku w tabeli nr 2) Działki w projektowanym pasie drogowym należące do Skarbu Państwa. Tym samym potwierdzamy, że zgodnie z posiadanymi dokumentami działka jest własności Skarbu Państwa Lasy Państwowe

i prosimy o uwzględnienie przedmiotowej korekty w dalszym postępowaniu." Ponadto wskazać należy, iż pismem z dnia 20.09.2017 r. pełnomocnik inwestora zmienił wniosek ZRID w powyższym zakresie.

W dniu 7.09.2017 r. wpłynął do tutejszego organu wniosek adw.

o następującej treści

„Działając w imieniu

w związku z trwającą procedurą uzyskania pozwolenia na budowę Południowej Obwodnicy Warszawy (odcinek 3) na zasadach ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, zwracam się z wnioskiem o:

1. wyłączeniu z ruchu ciężarowego ulicy Drozdowej w trakcie sporządzania schematu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych dla budowy Południowej Obwodnicy Warszawy (odcinek 3) dla odcinka od km 13+000 do km 14+500 wraz z węzłem „Patriotów”, ewentualnie w przypadku, gdyby został już sporządzony schemat organizacji ruchu jego zmiany, tak aby z ruchu ciężarowego została wyłączona ulica Drozdowa.
2. przekazanie schematu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych dla budowy Południowej Obwodnicy Warszawy (odcinek 3) dla odcinka od km 13+000 do km 14+500 wraz z węzłem „Patriotów”;

prowadzi działalność gospodarczą w postaci hotelu, centrum konferencyjnego i restauracji. W związku z realizacją inwestycji drogowej w zakresie budowy Południowej Obwodnicy Warszawy (odcinek 3) dla odcinka od km 13+000 do km 14+500 wraz z węzłem „Patriotów”, wydaje się, że dotychczas obowiązujący schemat organizacji ruchu drogowego, w okresie prowadzonych prac budowlanych ulegnie całkowitej zmianie,

jest podmiotem bezpośrednio zainteresowanym wyłączeniem z ruchu ciężarowego ulicy Drozdowej. Hotel prowadzony przez jest usytuowany w bezpośrednim sąsiedztwie placu budowy. W związku z powyższym zachodzi zasadne podejrzenie, że niewłaściwy sposób organizacji ruchu może powodować powstanie nadmiernych uciążliwości dla gości hotelowych, a tym samym powstaniem szkody po stronie w postaci zmniejszenia ilości odwiedzających gości. W związku z powyższym mojemu mocodawcy zależy, aby uzyskać od Państwa informację, przed wprowadzeniem nowego schematu organizacyjnego ruchu drogowego, czy w okresie prowadzenia robót (obowiązywania nowego schematu ruchu drogowego) ruchu samochodów ciężarowych nie będzie przebiegał po ulicy Drozdowej i właśnie w tym celu mój mocodawca potrzebuje uzyskać od Państwa odpis schematu organizacji ruchu drogowego w okresie prowadzenia robót budowlanych. Jednocześnie, potrzeba uzyskania przedmiotowego dokumentu jest również uzasadniona chęcią podjęcia przez kroków zmierzających bezpośrednio do zniwelowania mogącego powstać hałasu. Mając powyższe na uwadze zwracamy się do Państwa z prośbą o udostępnienie schematu organizacji ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych dla budowy Południowej Obwodnicy Warszawy (odcinek 3) dla odcinka od km 13+000 do km 14+500 wraz z węzłem „Patriotów”, bowiem Umożliwi to naszemu mocodawcy podjęcie odpowiednich decyzji i odnośnie ograniczenie poważnych uciążliwości dla hotelu wynikających z planowanej inwestycji.”

Pełnomocnik inwestora wskazał, że „podstawowe założenie dla prowadzenia ruchu technologicznego przewiduje wykorzystanie terenu w granicach projektowanego pasa drogowego drogi ekspresowej. Znacząca większość transportu i przejazdów samochodów ciężarowych będzie się odbywać w terenie budowy minimalizując w ten sposób jej uciążliwość dla okolicznych mieszkańców i przedsiębiorców. Dodatkowo informujemy, że projekt organizacji ruchu na czas prowadzenia robót budowlanych jest elementem przewidzianym do wykonania na etapie rozpoczęcia budowy i jest w trakcie opracowywania. W dniu dzisiejszym nie może zostać przekazany.”

W dniu 19.09.2017 r. w tutniejszym organie złożyło pismo o treści „W aspekcie ponownej oceny OOS dla POW wyrażamy stanowczy protest przeciwko budowie tej trasy. Po pierwsze rozcina ona i pustoszy na wielu hektarach bezcenny dla Warszawy

kompleks leśny, który daje miastu tlen (pełni rolę "zielonych płuc" Stolicy). A przypominamy, że walka ze smogiem to jeden z głównych obecnie problemów życia Warszawy. Po drugie: trasa stworzy potężny efekt barierowy - przetnie wielki leśny korytarz przyrodniczy, nie mówiąc już o tym, że naruszy prawem chronione walory Mazowieckiego Parku. Proponowane przejście przez kompleks leśny estakadą z jednej strony ułatwi migracje ale z kolei stworzy nową olbrzymią konstrukcję w drastyczny sposób ingerującą w tętniący życiem kompleks leśny; stworzy zagrożenie dla ptaków (rozbicia ze skutkiem śmiertelnym o konstrukcję estakady). Jednocześnie zgłaszamy się jako strona do prowadzonego postępowania."

Pełnomocnik inwestora odpowiedział w następujący sposób „1. Kompleks leśny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, przez który przechodzi analizowany odcinek drogi ekspresowej S-2 poddany jest silnemu wpływowi człowieka. Od wschodu i zachodu ograniczony jest terenami zabudowy mieszkaniowej i rolnej. Oprócz tego poprzecinany jest siecią dróg różnych kategorii od lokalnych gruntowych, przez gminne, powiatowe, wojewódzkie i krajowe. Na analizowanym odcinku inwestycji kluczowym do zachowania powiązań przyrodniczych (zwierzęta, rośliny, powiązania krajobrazowe itp.) jest odcinek od km 16+000 do km 18+800. Ponadto zgodnie z danymi Wojewódzkiego Inspektoratu Ochrony Środowiska w Warszawie dotyczącymi stanu sanitarnego powietrza pył PM_{2,5} przekracza poziom dopuszczalny, pozostałe dopuszczalne stężenia zanieczyszczeń w Warszawie w rejonie planowanej inwestycji nie są przekroczone. Według informacji zawartych w Programie ochrony środowiska dla miasta Warszawa, dominującą emisją w Warszawie, która w sposób istotny wpływa na poziomy stężenie zanieczyszczeń jest emisja liniowa pochodząca od komunikacji oraz emisja związana z indywidualnym ogrzewaniem mieszkań. Największe problemy z dotrzymaniem norm jakości powietrza występują w ścisłym centrum miasta Warszawy, za co odpowiedzialna jest komunikacja. Wysokie źródła punktowe, emitujące do atmosfery duże ilości zanieczyszczeń w sposób bezpośredni nie oddziałują na teren miasta, ponieważ wprowadzają zanieczyszczenia do powietrza w wyższych warstwach atmosfery, gdzie istnieją dobre warunki do rozprzestrzeniania. Uciążliwe i szkodliwe dla stanu aerosanitarnego miasta są źródła niskie, rozproszone, z których emisja nie może być kontrolowana. Powoduje ona nagromadzenie się zanieczyszczeń przy powierzchni ziemi, gdzie warunki rozprzestrzeniania i przewietrzania są utrudnione ze względu na zwartą zabudowę miejską. Niezrealizowanie inwestycji pozostawi wyżej opisaną, niekorzystną sytuację bez zmian. Powstanie Południowej Obwodnicy Warszawy zapewni wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza teren zwartej zabudowy miejskiej, gdzie emisja komunikacyjna obwodnicy nie będzie powodować uciążliwości, dzięki lepszym warunkom aerosanitarnym. Budowa POW w pełni wpisuje się w cele i kierunki działań Programu ochrony środowiska miasta Warszawy: „budowa miejskich obwodnic wraz z połączeniami” oraz „kierowanie ruchem tranzytowym z ominięciem centrum miasta”. Zgodnie z przywołanym Programem, „proces poprawy jakości powietrza na terenie m. st. Warszawy uzależniony jest od wielu działań, które należy prowadzić konsekwentnie i systematycznie. Wdrażanie zaleceń programu ochrony powietrza wymaga ich bezwzględnej realizacji”. Realizacja przedsięwzięcia poprzez wyprowadzenie ruchu z centrum miasta oraz zmniejszenie zatorów komunikacyjnych i uzyskanie płynności ruchu powinna przyczynić się do zmniejszenia oddziaływania komunikacji na stan powietrza.

2. Analiza oddziaływania projektowanych estakad i nasypów na środowisko przyrodnicze (efekt barierowy) została dokonana w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko oraz uzupełniona w Odpowiedzi do pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, znak WOOŚ-II.4200.18.2016.MW z dnia 27 stycznia 2017 roku i Odpowiedzi na pismo nr WOOŚ-II.4200.18.2016.MW.4 z dnia 23 marca 2017 roku od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska. W ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko szczegółowo przeanalizowano wpływ rozwiązań projektowych na środowisko przyrodnicze i wykazano, że przy zastosowaniu działań minimalizujących nie będzie on znacząco negatywny. Główna analiza dotyczyła przejścia Południowej Obwodnicy Warszawy przez obszar Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Analiza dotyczyła części drogi na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego w orientacyjnym kilometrażu 16+300 - 18+950 o długości około 2650 m. Pozyskane zostały aktualne dane dotyczące uwarunkowań środowiskowych (inventaryzacja przyrodnicza – w tym ptaki), dane z

Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, ocena walorów krajobrazowych, warunków gruntowo-wodnych charakterystycznych dla terenów bagiennych i podmokłych występujących na tym obszarze. Kompleks leśny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego, przez który przechodzi analizowany odcinek drogi ekspresowej S-2 poddany jest silnemu wpływowi człowieka. Od wschodu i zachodu ograniczony jest terenami zabudowy mieszkaniowej i rolnej. Oprócz tego poprzecinany jest siecią dróg różnych kategorii od lokalnych gruntowych, przez gminne, powiatowe, wojewódzkie i krajowe. Na analizowanym odcinku inwestycji kluczowym do zachowania powiązań przyrodniczych (zwierzęta, rośliny, powiązania krajobrazowe itp.) jest odcinek od km 16+000 do km 18+800. Przejście S-2 na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego przecina tylko korytarze migracyjne o znaczeniu lokalnym. Na przedmiotowym odcinku ok 3 km zaprojektowano 3 przejścia dla zwierząt dużych - WG 06-0102 w km 16+585, WG 06-03 w km 17+591 oraz WG 06-04 w km 18+616, przejścia te są oddalone od siebie o około kilometr co w przypadku przejścia inwestycji przez obszary migracji lokalnych jest rozwiązaniem w zupełności wystarczającym. Kompleks leśny przecinany przez S-2 zlokalizowany jest poza korytarzami o znaczeniu krajowym lub regionalnym. Izolacja analizowanego kompleksu powoduje, że występują tu populacje lokalne. Oprócz przejść dla zwierząt dużych którymi przemieszczają się będą również średnie i małe zwierzęta oraz płazy zaprojektowano kilka mniejszych obiektów, którymi zwierzęta o mniejszych wymaganiach pod względem parametrów będą mogły się poruszać. Zaproponowane rozwiązania projektowe pozwolą na zapewnienie również połączeń krajobrazowych: Największy dystans migracji dobowych posiadają duże ptaki, m. in. ptaki z rzędów: szponiaste, brodzące. Zwierzęta, które posiadają największe wymagania przestrzenne (wielkość arealów i dystans przemieszczania się) są najbardziej narażone na kolizyjne z infrastrukturą techniczną i tym samym najbardziej zagrożone w wyniku negatywnego oddziaływania rozbudowy infrastruktury drogowej. Jednakże inwentaryzacja wykazała, że w pobliżu aktualnie eksploatowanej drogi ptaki szponiaste i brodzące realizować mogą bezproblemowo swoje potrzeby życiowe w zakresie bytowania, godów, lęgów i żerowania. Podsumowując należy stwierdzić, że biorąc pod uwagę wszystkie obecnie znane uwarunkowania lokalne (kolizje z korytarzami migracji), wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, uwarunkowania turystyczne itp. w porównaniu z innymi projektami realizowanymi w Polsce ilość przejść oraz ich parametry są z punktu widzenia zachowania drożności korytarza lokalnego oraz zachowania powiązań krajobrazowych są wystarczające i spełniać będą w pełni funkcję ograniczającą efekt bariery.

3. Odcinek Południowej Obwodnicy Warszawy – Zadanie „C” na odcinku od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła, km około 11+500,00) do węzła Lubelska (bez węzła, km około 18+950,00), stanowi fragment drogi ekspresowej S-2, która łączyć się będzie z autostradą A-2 – od zachodu w węźle „Konotopa”, od wschodu – w węźle „Lubelska”. Droga ekspresowa S2 jest ujęta w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) oraz Uchwale Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015”. Projektowane przedsięwzięcie stanowi część Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju ogłoszonej przez Prezesa Rady Ministrów w Monitorze Polskim nr 26 z 2001 poz. 432. Realizacja drogi ekspresowej jest inwestycją o znaczeniu europejskim. Konieczność jej budowy wynika z potrzeby stworzenia tranzytowego układu dróg na terytorium kraju. Istniejący układ komunikacyjny w Polsce nie jest w stanie przenieść gwałtownie zwiększającego się ruchu samochodowego. W istniejącym układzie komunikacyjnym Warszawy brak jest wykształconych sprawnych połączeń obwodowych, umożliwiających prowadzenie ruchu tranzytowego poza centrum miasta. Do Warszawy dochodzi promieniście kilka dróg krajowych. Południowa Obwodnica Warszawy umożliwi połączenie wylotów dróg krajowych w kierunku Terespoła (droga krajowa nr 2 - docelowo autostrada A-2), Lublina (droga krajowa nr 17 – docelowo droga ekspresowa S17), Krakowa (droga krajowa nr 7 – docelowo droga ekspresowa S7), Wrocławia (droga krajowa nr 8 – docelowo droga ekspresowa S8), Poznania (autostrada A2) oraz poprzez Trasę Armii Krajowej od węzła A2 Konotopa do Gdańska (droga krajowa nr 7 – docelowo droga ekspresowa S7) oraz Białegostoku (droga krajowa nr 8 – docelowo droga ekspresowa S8). Analiza możliwości lokalizacyjnych POW została szerzej

przeprowadzona w opracowaniu z 2004 r. „Wstępne studium wykonalności dla zrównoważonego rozwoju warszawskiego węzła transportowego w połączeniu z transeuropejskimi korytarzami I, II i VI”. W dokumencie tym przedstawiono wielokryterialną analizę głównych wariantów trasy: „wewnętrznego”, przebiegającego przez Ursynów oraz przebiegającego w pobliżu Góry Kalwarii - tzw. „dalekie obejście”. Na podstawie analizy technicznej, ekonomicznej i ekologicznej wykazano, że wariant przez Ursynów jest korzystniejszy niż wariant alternatywny przebiegający przez Górę Kalwarię. Dlatego w wyniku kolejnych prac planistycznych prowadzono analizę wariantów technologicznych i projektowych, jak również modyfikowano przebieg trasy w celu wyboru jak najbardziej optymalnego rozwiązania. Lokalizacja przedmiotowej inwestycji proponowana jest w korytarzu rezerwowanym we wcześniejszym okresie planowania krajowego układu transportowego i komunikacyjnego - w koncepcji przebiegu drogi szybkiego ruchu w kierunku wschód - zachód w obszarze województwa stołecznego warszawskiego, opracowanej w 1982 r. przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy w „Studium przebiegu drogi szybkiego na kierunku W-Z (E-8) wraz z analizą zagospodarowania trasy” - pod budowę autostrady A2. Korytarz ten został uwzględniony w planie zagospodarowania przestrzennego przyjętym uchwałą Nr XXXV/199/92 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 28 września 1992 r. Następnie w „Planie zagospodarowania m. st. Warszawy wraz z ustaleniami wiążącymi gminy warszawskie przy sporządzaniu planów miejscowych” z 2001 r., w korytarzu tym przewidziano POW bez sprecyzowania klasy technicznej drogi. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie po przeprowadzeniu wielokryterialnej analizy rozwiązań projektowych zaproponowanych przez Inwestora w raporcie wariantów przedsięwzięcia, po uwzględnieniu stanowisk Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska i do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, a także biorąc pod uwagę uwarunkowania środowiskowe, społeczne i ekonomiczne, uznał, że wariant proponowany przez inwestora jest rozwiązaniem najkorzystniejszym. Funkcjonowanie nowego układu komunikacyjnego wpłynie pozytywnie na środowisko poprzez przejęcie znacznej części ruchu, który w obecnej chwili porusza się po drogach sąsiednich, w tym ruchu szczególnie uciążliwych samochodów ciężkich. Spowoduje to poprawę klimatu akustycznego, bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz zmniejszenie zanieczyszczenia powietrza, gleby i wód na terenach znajdujących się w pobliżu dróg, które zostaną odciążone przez drogę ekspresową. Zastosowanie nowoczesnych materiałów i technologii, w tym wysokiej jakości nawierzchni, systemów odwodnienia, systemów bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz efektywnych urządzeń ochrony środowiska (zabezpieczeń akustycznych, urządzeń do podczyszczania wód opadowych, przejść dla zwierząt, nasadzeń zieleni itd.) przyczyni się do zmniejszenia uciążliwości drogi ekspresowej dla środowiska oraz polepszy warunki bezpieczeństwa zarówno dla pieszych jak i dla ruchu samochodowego. W odniesieniu do powyższych informacji wskazuje się, że postanowieniem z dnia 18 sierpnia 2017 roku znak: WOŚ-II.4200.18.2016.MW.14 Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie w związku z ponownym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonym dla przedsięwzięcia pod nazwą: *budowa drogi ekspresowej S2 – Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” – Zadanie C – Budowa drogi ekspresowej S2 – POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY na odcinku od Węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła, km około 11+500,00) do węzła Lubelska (bez węzła, km około 18+950,00) o długości około 7,5 km odcinek od km 11+789,51 do km 18+949,95* uzgodnił realizację ww. przedsięwzięcia i określił warunki. Powyższe postanowienie zakończyło postępowanie w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko.”

W tym miejscu należy podkreślić, że zgodnie z art. 11 d ust. 1 pkt. 1 ustawy ZRID to inwestor we wniosku o wydanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej decyduje o przebiegu drogi oraz wielkości terenu niezbędnego dla obiektów budowlanych, załączając mapy przedstawiające proponowany przebieg drogi oraz mapy zawierające projekty podziałów nieruchomości. Organ wydający decyzję może działać tylko w granicach tego wniosku nie mają możliwości ingerowania w lokalizację inwestycji, a więc i w przebieg linii podziału nieruchomości, zaproponowany przez wnioskodawcę. Ocenie dokonanej przez organ pierwszej może jedynie

podlegać zgodność z prawem planowanego przedsięwzięcia, w szczególności spełnienie warunków zawartych w przepisach ustawy ZRID, bowiem stosownie do przepisu art. 11e ww. ustawy nie można uzależniać zezwolenia na realizację inwestycji drogowej od spełnienia świadczeń lub warunków nieprzewidzianych obowiązującymi przepisami (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, opubl. Centralna Baza Orzeczeń Sądów Administracyjnych). Inwestor jest zatem kreatorem miejsca, sposobu i kształtu realizacji inwestycji, natomiast organ orzekający wyznacza dopuszczalne prawem granice tej kreacji, poprzez dokonywanie oceny prawnej, kończącej się aktem władztwa publicznego, określającego te granice. Zadaniem organu jest bowiem sprawdzenie, czy wyznaczone przez wnioskodawcę linie rozgraniczające pas drogowy oraz zaproponowane rozwiązania techniczne odpowiadają woli ustawodawcy wyrażonej w innych regulacjach prawnych, mających znaczenie dla wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

Zgodnie z powszechnie przyjmowanym w orzecznictwie sądowoadministracyjnym poglądem dotyczącym przedmiotowej materii (vide: wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 1 marca 2016 r., sygn. akt II OSK 2334/15, z dnia 1 kwietnia 2015 r., sygn. akt II OSK 106/15, z dnia 24 lutego 2015 r., sygn. akt II OSK 3221/14, z dnia 2 kwietnia 2014 r., sygn. akt II OSK 2621/12, z dnia 28 lutego 2012 r., sygn. akt II OSK 93/14, z dnia 26 lipca 2013 r., sygn. akt II OSK 762/13, z dnia 17 kwietnia 2013 r., sygn. akt II OSK 432/13, z dnia 18 listopada 2010 r., sygn. akt II OSK 1968/10, z dnia 20 stycznia 2010 r., sygn. akt II OSK 2416/10, oraz wyroki Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 10 czerwca 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 585/15, z dnia 20 kwietnia 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 2887/14, z dnia 5 lutego 2015 r., sygn. akt VII SA/Wa 1987/14, z dnia 23 stycznia 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 1001/14, z dnia 23 kwietnia 2014 r., sygn. akt VII SA/Wa 2753/13, z dnia 8 czerwca 2011 r., sygn. akt II SA/Wa 561/11, z dnia 14 maja 2010 r., sygn. akt IV SA/Wa 1722/09), organ właściwy do wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nie jest upoważniony do korygowania rozwiązań przyjętych we wniosku o wydanie ww. decyzji. To inwestor samodzielnie dokonuje wyboru najbardziej korzystnych rozwiązań lokalizacyjnych i następnie techniczno- wykonawczych inwestycji, mając na uwadze spowodowanie jak najmniejszych uciążliwości dla właścicieli nieruchomości.

Ponadto wskazać należy, iż Wojewoda Mazowiecki wysyła zawiadomienia o wszczęciu postępowania oraz o wydaniu decyzji do właścicieli i użytkowników wieczystych działek objętych inwestycją na ich adres wskazany w katastrze nieruchomości.

Dodać również należy, iż właściwym organem do analizowania m.in. wpływu zanieczyszczeń powietrza oraz hałasu na stan środowiska jest organ, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach oraz postanowienie uzgadniające warunki realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, natomiast Wojewoda Mazowiecki dokonuje sprawdzenia czy projekt budowlany jest zgodny z zapisami ww. decyzji oraz ww. postanowienia.

Należy przy tym wyjaśnić, iż zgodnie z treścią art. 11 i ust. 1 ustawy ZRID w sprawach dotyczących zezwolenia na realizację inwestycji drogowej nieuregulowanych w ustawie ZRID stosuje się odpowiednio przepisy ustawy Prawo budowlane. Jak wynika natomiast z treści art. 35 ust. 4 ustawy Prawo budowlane, w razie spełnienia wymagań określonych w art. 35 ust. 1 oraz art. 32 ust. 4, właściwy organ nie może odmówić wydania decyzji o pozwoleniu na budowę. Wynika z powyższego, że decyzja o pozwoleniu na budowę nie ma charakteru uznaniowego i w razie spełnienia przez inwestora wymagań określonych w przepisach prawa budowlanego organ architektoniczno- budowlany jest zobligowany zezwolić na realizację inwestycji drogowej (stosownie do wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 27 stycznia 2011 r., sygn. akt VII SA/Wa 1955/10 oraz z dnia 4 grudnia 2013 r., sygn. akt VII SA/Wa 1583/13).

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 22.05.2017 r. zwrócił się do Wojewody Mazowieckiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 w związku z art. 88 ust. 1 pkt 1 i art. 90 ust. 2 pkt 1 ustawy ooś. Organ działając zgodnie z określoną podstawą prawną poinformował w drodze obwieszczeń lokalną społeczność o prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie postępowaniu środowiskowym, o możliwości zapoznania się z raportem oddziaływania inwestycji

na środowisko, możliwości składania uwag i wniosków, miejscu i terminie ich składania oraz organie właściwym do ich rozpatrzenia.

Pismem z dnia 17.07.2017 r. organ wojewódzki zgodnie z art. 90 ust. 3 ustawy o oś przekazał wszystkie uwagi i wnioski, które wpłynęły do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie.

W dniu 18.08.2017 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał postanowienie znak: WOOS-II.4200.18.2016.MW.14, w którym uzgodnił realizację przedsięwzięcia oraz odniósł się do wszystkich uwag i wniosku wniesionych w trakcie trwania udziału społeczeństwa.

W związku z powyższym organ dokonał sprawdzenia projektu budowlanego z warunkami wskazanymi w ww. postanowieniu Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie. Zgodnie z zapisami załączonego projektu budowlanego, stanowiącego załącznik nr 1 niniejszej decyzji, projekt budowlany jest zgodny z warunkami wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków, jak również z warunkami koniecznymi do uwzględnienia w projekcie budowlanym wskazanymi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 29.04.2011 r., znak: WOOS-II.4200.12.2011JI o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na „budowie Południowej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” dla wariantu proponowanego przez Inwestora, tj. z droga 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”, decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska decyzją z dnia 02.12.2011 r., znak: DOOS.IDK.4200.14.2011.AA oraz postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 18.08.2017 r. znak: WOOS-II.4200.18.2016.MW.14 uzgadniające realizację przedsięwzięcia.

W związku z art. 95 ust. 2 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, warunki realizacji przedsięwzięcia określone w ww. decyzjach oraz postanowieniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie uwzględniono w dokumentacji projektowej.

Wymagania zawarte w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 29.04.2011 r., znak: WOOS-II.4200.12.2011JI, decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 2.12.2011 r., znak: DOOS.IDK.4200.14.2011.AA oraz postanowienia Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska z dnia 18.08.2017 r. znak: WOOS-II.4200.18.2016.MW.14 uzgadniające realizację przedsięwzięcia zostały uwzględnione w dokumentacji projektowej w sposób następujący:

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach – z uwzględnieniem zmian wprowadzonych postanowieniem RDOŚ		
Zapis		Uwzględnieni w dokumentacji projektowej
1.2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich		
1.2.1.	Teren budowy, w tym jego zaplecza oraz drogi dojazdowe, lokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcania jego powierzchni.	W opracowaniu ujęto wskazane zalecenia. Drogi dojazdowe na potrzeby fazy realizacji zgodnie z wymaganiami decyzji zaprojektowano w maksymalnym stopniu w śladzie docelowych dróg dojazdowych w celu minimalizacji zajęcia terenu. Drogi te będą drogami niebitumicznymi.
1.2.2.	Zaplecza budowy, parki maszynowe, place postojowe oraz miejsce stałego i czasowego magazynowania	Stałe zaplecza budowy zlokalizowane zostaną na terenie objętym liniami rozgraniczającymi poza obszarami dolin rzecznych, terenami zadrzewionymi, skrajami kompleksów leśnych,

	materiałów budowlanych i mas ziemnych zlokalizować poza: obszarami dolin rzecznych, terenami zadrzewionymi, skrajami kompleksów leśnych, terenami o płytkim zaleganiu zwierciadła wód gruntowych, w odległości minimum 50 m od cieków wodnych i zbiorników wodnych, poza stanowiskami gatunków objętych ochroną, w szczególności poza kilometrażem 16+500 - 17-700 LP (poblize torfowisk, siedliska rozrodu i obszar migracji płazów, siedliska przyrodnicze 91D0 i 7140). W pierwszej kolejności zaplecza budowy powinny być zlokalizowane na terenach zagospodarowanych o najniższych walorach przyrodniczych. Na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu dopuszcza się lokalizowanie zapleczy budowy, parków maszynowych, placów postojowych oraz miejsc stałego i czasowego magazynowania materiałów budowlanych oraz mas ziemnych w liniach rozgraniczających inwestycji	terenami o płytkim zaleganiu zwierciadła wód gruntowych, w odległości minimum 50 m od cieków wodnych i zbiorników wodnych, poza stanowiskami gatunków objętych ochroną, w szczególności poza kilometrażem 16+500 - 17-700 LP (poblize torfowisk, siedliska rozrodu i obszar migracji płazów, siedliska przyrodnicze 91D0 i 7140).
1.2.3.	Wykluczyć lokalizowanie zapleczy budowy na użytku ekologicznym „Powsinek” i w dolinie rzeki Wilanówki, w ich bezpośrednim sąsiedztwie oraz w sąsiedztwie dolin innych rzek, rowów melioracyjnych i zbiorników wodnych; zaplecza lokalizować z zachowaniem minimalnej odległości 30 m od tych obszarów	Stałe zaplecza budowy zlokalizowane zostaną poza dolinami rzek, rowów melioracyjnych i zbiorników wodnych z zachowaniem minimalnej odległości 30 m od tych obszarów.
1.2.4.	----- Odstąpiono od warunku -----	Postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 18.08.2017 r.
1.2.5.	Drogi dojazdowe, w miarę możliwości, lokalizować na	W opracowaniu ujęto wskazane zalecenia. Drogi dojazdowe zaprojektowano w maksymalnym

	istniejącej sieci szlaków komunikacyjnych, a nowe w liniach rozgraniczających przedsięwzięcia.	stopniu w śladzie docelowych dróg dojazdowych w celu minimalizacji zajęcia terenu.
1.2.6.	Nowe drogi dojazdowe wytyczać w miejscach najmniej kolidujących z ciekami i zapewnić swobodny przepływ wód w ciekach pod drogami dojazdowymi.	Zapewniono swobodny przepływ wód w ciekach pod drogami dojazdowymi.
1.2.7.	Roboty ziemne w projektowanym pasie drogowym należy poprzedzić usunięciem warstwy próchnicznej gleby, gromadząc ją poza obszarem robót ziemnych i zapewniając możliwość jej ponownego wykorzystania do tworzenia warstwy urodzajnej w późniejszych etapach budowy lub możliwość wykorzystania przez inne podmioty; warstwę gleby zdjętą z pasa robót odpowiednio zdeponować w wyznaczonym miejscu na placu budowy. Należy zachować właściwy układ poszczególnych warstw w profilu zdejmowanej warstwy próchniczo-glebowej, szczególnie w strefie bezpośredniej kolizji z siedliskiem 7140 (16+795 - 16+921) i bliskiego (<50m) sąsiedztwa przedsięwzięcia w stosunku do siedliska 7140 (17+228-17+327) oraz siedliska 91E0* (18+134-18+722 i 18+547-18+714). Magazynowanie mas ziemi poza wyznaczonym pasem drogowym jest zabronione na obszarze Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Przed podjęciem ziemnych prac przygotowawczych należy skontrolować teren na obecność zwierząt lub ich kryjówek oraz zapewnić możliwość przemieszczenia się zwierząt poza obręb robót lub dokonać przeniesienia zidentyfikowanych	W opracowaniu ujęto wskazane zalecenia. Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.

	osobników poza obszar planowanych prac. Zdjęcie wierzchniej warstwy gleby wykonać jednokierunkowo, bezpośrednio po kontroli terenu na obecność zwierząt lub ich kryjówek, optymalnie po stwierdzeniu przez nadzór przyrodniczy faktu przebudzenia się zwierząt i pod jego nadzorem.	
1.2.8.	Po zakończeniu prac należy przeprowadzić rekultywację terenu zajętego podczas budowy; zajmowany teren należy przywrócić do pierwotnego stanu poprzez uporządkowanie poboczy, ich ponowne obsianie trawą i zadrzewienie; na terenach podmokłych, zwłaszcza w dolinach rzek, teren należy pozostawić do naturalnej sukcesji i spontanicznego pojawienia się roślinności.	W opracowaniu ujęto wskazane zalecenia. Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.9.	Zaplecza budowy, w szczególności bazy materiałowej, miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu, zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do gruntu oraz wód powierzchniowych i podziemnych.	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.10.	W czasie prac budowlanych prowadzić systematyczny przegląd sprawności technicznej maszyn i pojazdów.	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.11.	Plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku awaryjnego zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi zanieczyszczony grunt należy niezwłocznie usunąć i przekazać do utylizacji podmiotowi posiadającemu stosowne uprawnienia w tym	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.

	zakresie.	
1.2.12.	Zapewnić właściwe gospodarowanie odpadami wytwarzanymi w czasie budowy, w tym minimalizować ich ilość, magazynować je selektywnie w wydzielonych i przystosowanych miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostawaniem się do środowiska substancji szkodliwych oraz zapewnić sprawny odbiór lub ponowne wykorzystanie.	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.13.	Odpady w postaci gruzu budowlanego oraz gleby i ziemi, w tym kamienie oraz gruz ceglany w miarę możliwości wykorzystać we własnym zakresie (np. do wyrównania terenu) lub przekazać uprawnionym odbiorcom; zagospodarowywać odpady powstające w trakcie robót ziemnych tylko, gdy nie są zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi.	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.14.	Odpadowe masy roślinne – części zielone, kora, gałęzie, korzenie – rozdrabniać i kierować w miarę możliwości do kompostowania lub po zebraniu odpowiedniej ilości przekazywać uprawnionym odbiorcom.	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.15.	Odpady niebezpieczne gromadzić w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów; pojemniki te magazynować w wyznaczonym, ogrodzonym i zadaszonym miejscu o utwardzonym podłożu; miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych powinny być oznaczone i	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.

	zabezpieczone przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt.	
1.2.16.	Zaplecze budowy wyposażać w sanitariaty, a ścieki socjalno – bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.17.	Podczas budowy przeprawy mostowej na rzece Wilanówce zabezpieczyć wody przed przypadkowym dostaniem się do nich materiałów budowlanych.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.2.18.	„Wszelkie zaplanowane prace związane z realizacją inwestycji nie powinny doprowadzić do zmian stosunków wodnych (obniżenia zwierciadła wody gruntowej lub podtopienia terenu), które spowodowałyby znaczące zmiany warunków siedliskowych otaczających terenów, w szczególności na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego - tj. od km 16+050 do km 18+770 - należy dążyć do możliwie całkowitego wykluczenia odwodnień okresowych lub w przypadku głębokich wykopów pod obiekty inżynierskie, stosować zabudowę przegród pionowych tj.: ścianek szczelnych (grodzie) oraz w przypadku wykopów liniowych drenaży drogowych.	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.19.	W okresie budowy tunelu i prac odwodnieniowych prowadzić monitoring poziomu zwierciadła wody powierzchniowej i w podglinowej (główny poziom użytkowy) warstwie wodonośnej.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.2.20.	Zaplecza budowy należy lokalizować w możliwie	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.

	największej odległości od zabudowy mieszkaniowej.	
1.2.21.	Prace budowlane (z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych np. prac wymagających zachowania ciągłości robót) w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godz. 6.00 – 22.00).	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami. Prace prowadzone będą w okresie 6:00 – 22:00. Wyjątkiem od tej reguły są prace, które z uwagi na swoją specyfikę wymagają ciągłego procesu technologicznego np. kładzenie nawierzchni betonowej itp. Tego typu prace będą prowadzone całodobowo.
1.2.22.	Opracować i stosować taki plan robót, który optymalizuje uciążliwość akustyczną względem zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia oraz zoptymalizować wykorzystanie sprzętu budowlanego i środków transportu (np. poprzez wyeliminowanie zbędnych przejazdów, zastosowanie maszyn o możliwie najmniejszej mocy akustycznej).	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.23.	W trakcie prowadzenia prac budowlanych ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury robót, a w szczególności przez: odizolowanie terenu inwestycji ogrodzeniem (w miarę możliwości), systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.24.	„Inwestycję objąć nadzorem przyrodniczym, który powinien w szczególności:	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.. Na podstawie wyników przeprowadzonej w latach 2015-2016 inwentaryzacji przyrodniczej zalecono

	a) przeprowadzić, przed rozpoczęciem ziemnych prac przygotowawczych (odhumusowanie), w tym prac archeologicznych, kontrolę terenu na obecność zwierząt lub ich kryjówek oraz zapewnić możliwość przemieszczenia się zwierząt poza obręb robót lub dokonać przeniesienia zidentyfikowanych osobników poza obszar planowanych prac, b) prowadzić regularne kontrole placu budowy, w tym ogrodzeń, wykopów budowlanych, wykopalisk archeologicznych oraz systemu odwodnienia drogi, pod kątem obecności zwierząt (częstotliwość kontroli placu budowy należy dostosować do warunków pogodowych i pory roku) oraz dokonywać ewakuacji zidentyfikowanych osobników poza obszar prowadzonych działań, do optymalnych dla danego gatunku siedliska, c) wprowadzać zabezpieczenia wykopów, systemu odwadniającego oraz innych instalacji realizowanych na placu budowy, mogących stanowić antropogeniczne pułapki dla zwierząt (np. ogrodzenia, pochylnie przeciwdziałające uwięzieniu, przykrywanie studzienek, wpustów), d) przeciwdziałać powstawaniu na terenie budowy podmokłości i zagłębień wypełnionych wodą które mogą zostać potencjalnie zasiedlone przez płazy, a w przypadku ich utworzenia	nadzór przyrodniczy (przede wszystkim herpetologiczny, ornitologiczny, ichtiologiczny, dendrologiczny/botaniczny).
--	--	---

	się i konieczności likwidacji, dokonać kontroli na obecność płazów z ewentualnym ich przeniesieniem w odpowiednie siedlisko, e) określić rodzaj i wymiary oraz sposób montażu (szczelność), dokładne miejsce i czas funkcjonowania ogrodzeń oraz nadzorować ich wykonanie, f) nadzorować prace rozbiórkowe, proces ingerencji w siedliska przyrodnicze, wycinki drzew i krzewów, w tym przeprowadzić inspekcję na obecność ptaków i ssaków oraz ich siedlisk, zabezpieczania drzew i krzewów, cięć technicznych oraz wykonania siedlisk zastępczych, g) egzekwować, doprecyzowywać i ewentualnie modyfikować metody (w tym technologię) oraz terminy poszczególnych prac z uwzględnieniem zmian sezonowych pór roku i warunków pogodowych, w tym temperatury, h) na bieżąco określać zagrożenia dla przyrodniczych elementów środowiska i wprowadzać działania zaradcze lub naprawcze."	
1.2.25.	Ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, a straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nasadzeń dogęszczających. Wzdłuż drogi przewidzieć również pasy izolacyjno-osłonowej oraz nasadzenia w rejonie węzła, zbiorników, przejść dla zwierząt, ekranów	Zgodnie z wymaganiami decyzji środowiskowej ograniczono wycinkę drzew i krzewów do minimum. Z uwagi na ograniczoną ilość miejsca objętą inwestycją zielen została zaprojektowana w miejscach gdzie było to technicznie możliwe i nie kolidowało elementami infrastruktury drogowej. Wzdłuż drogi przewidziano pasy izolacyjno-osłonowe oraz nasadzenia w rejonie węzła, zbiorników, przejść dla zwierząt, ekranów akustycznych i ogrodzeń. Tereny zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla zwierząt

	akustycznych i ogrodzeń. Tereny zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla zwierząt obsiać mieszkanką traw o średnim i wysokim pokroju oraz obsadzić rodzimymi gatunkami drzew i krzewów dobranymi zgodnie z panującymi warunkami siedliskowymi. Na powierzchni przejść rozmieścić karpy i głązy. Skład gatunkowy nasadzeń uzgodnić z Dyrektorem Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych	zostaną obsiane mieszkanką traw o średnim i wysokim pokroju oraz obsadzone rodzimymi gatunkami drzew i krzewów dobranymi zgodnie z panującymi warunkami siedliskowymi. Na powierzchni przejść zostaną rozmieścić karpy i głązy. Skład gatunkowy nasadzeń zostanie uzgodniony z Dyrektorem Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych
1.2.26.	Drzewa i krzewy znajdujące się w obrębie inwestycji, nieprzeznaczone do wycinki, zabezpieczyć przed uszkodzeniami zgodnie ze sztuką ogrodnictwa przy udziale i według wskazań nadzoru przyrodniczego. Prace w zasięgu korony drzewa prowadzić ręcznie lub mechanicznie z zastosowaniem odpowiednich zabezpieczeń (np. ekrany korzeniowe) i pod nadzorem przyrodniczym. W strefie ochronnej drzew (powierzchnia co najmniej rzutu korony drzewa) zakazuje się składowania materiałów budowlanych, ruchu pojazdów, dokonywania zmian poziomu gruntu oraz zagęszczania gruntu	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.27.	Należy zabezpieczyć dąb szypułkowy – pomnik przyrody – położony przy ul. Wał Miedzeszyński 130 (pień drzewa, gałęzie i system korzeniowy) przed ewentualnym uszkodzeniem w fazie budowy.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.2.28.	Sposób budowy estakady na terenie projektowanego rezerwatu Biały Ług powinien zapewnić maksymalną ochronę	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.

	powierzchni ziemi terenu znajdującego się pod estakadą.	
1.2.29.	----- Odstąpiono od warunku -----	Postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 18.08.2017 r.
1.2.30.	Podczas prowadzenia prac budowlanych należy unikać tworzenia się zastoisk wodnych umożliwiających składanie skrzeku przez płazy; w tym celu należy przyjąć stosowną technologię wykonania i utrzymania wykopów.	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.31.	Na etapie budowy, wzdłuż linii wyznaczających granice terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, zastosować obustronne tymczasowe wygradzenia chroniące przed dostaniem się płazów na plac budowy w postaci siatki o oczkach nie większych niż 0,5cm i wysokości minimum 50cm, która powinna być stabilnie i szczelnie zakotwiczona w gruncie oraz posiadać przewieszkę. Ogrodzenie wprowadzić w rejonie zinventaryzowanych miejsc rozrodu płazów, w szczególności na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Wymiary i sposób montażu oraz dokładne miejsce i czas funkcjonowania płotków w okresie od początku marca do końca września określi, z uwzględnieniem warunków pogodowych, nadzór przyrodniczy. Ogrodzenia zlikwidować dopiero wtedy, kiedy zostaną wybudowane i odebrane stałe urządzenia ochrony zwierząt	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.32.	Lokalizacja ogrodzeń ochronnych opisanych w pkt 1.2.31 sentencji decyzji: od około km 15+500 do około 18+850 - ogrodzenie obustronne	Na podstawie inwentaryzacji zaproponowano tymczasowe wygradzenie odcinka w km 15+500 do końca opracowania (18+949.95).

1.2.33.	Z uwagi na okres lęgowy ptaków fazę inicjalną realizacji inwestycji w granicach obszaru specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” PLB140004 (przygotowanie terenu na potrzeby budowy: usunięcie drzew, krzewów, wierzchniej warstwy ziemi) należy przeprowadzić poza okresem od dnia 1 marca do dnia 31 sierpnia	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.2.34.	Na odcinkach leśnych wycinkę przeprowadzić we wrześniu. Wycinkę drzew na pozostałych terenach wykonać w okresie od 15 sierpnia do końca lutego. Dopuszcza się przeprowadzenie wycinki w pozostałym okresie pod nadzorem przyrodniczym, który bezpośrednio przed wycinką dokona lustracji terenowej pod kątem obecności gniazd lub siedlisk lęgowych ptaków oraz kolonii rozrodczych nictoperzy, gdy wyniki wykażą brak obecności nictoperzy oraz brak gniazdowania ornitofauny, przy uwzględnieniu czynników takich jak hałas, płoszenie związane z wycinką drzew oraz istotne zmiany w siedlisku. W przypadku likwidacji siedlisk gatunków zwierząt objętych ochroną, w tym kryjówek rozrodczych lub miejsc hibernacji nictoperzy, zamontować przy udziale i według wskazań nadzoru przyrodniczego schronienia zastępcze dostosowane do potrzeb poszczególnych gatunków, w proporcji 1:1, tzn. za każde niszczone stanowisko należy zamontować jedno sztuczne schronienie	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami.
1.2.35.	W celu zachowania aktualnych właściwości linii	Nie dotyczy analizowanego odcinka.

	brzegowej oraz samorzutnie powstających okresowych łach oraz wysp należy zrezygnować z prac związanych z regulacją koryta oraz zabezpieczeniem brzegów rzeki Wisły; jedynie w przypadku gdy, po przeprowadzeniu stosownych obliczeń szczegółowych w fazie prac nad projektem budowlanym, zajdzie konieczność umocnienia koryta rzeki w granicach pasa drogowego, należy zastosować umocnienia faszynowe.	
1.2.36.	Do minimum należy ograniczyć usuwanie roślinności na brzegach rzeki Wisły.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.2.37.	Przed rozpoczęciem prac ziemnych na terenie Łąk Wilanowskich w okolicy użytku ekologicznego „Powsinek” należy na przełomie maja i czerwca dokonać inwentaryzacji terenu przeznaczone do pod inwestycję i plac budowy; następnie należy usunąć z niego wszystkie rosnące krwiściągę; zabieg powtórzyć ok. 20 czerwca; od 10 sierpnia codziennie przy słonecznej pogodzie w godzinach 10 – 12 lub 14 – 16 penetrować teren pod kątem obecności imago motyla; po ustaleniu zakończenia lotów imago usunąć z pasa inwestycji warstwę ziemi z mrowiskami.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.2.38.	Obszar użytku ekologicznego „Powsinek” (odcinek drogi minimum: od km 6+190 do km 6+270) na czas budowy odgrodzić tymczasowym ogrodzeniem.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.2.39.	W rejonie użytku ekologicznego „Powsinek” należy minimalizować zajęcie powierzchni terenu, kierować	Nie dotyczy analizowanego odcinka.

	dostawy materiałów siecią dróg istniejących w pasie drogowym od strony południowej.	
1.2.40.	W czasie prac w sąsiedztwie użytku ekologicznego „Powsinek” zapewnić ochronę istniejących stosunków wodnych, a po zakończeniu robót doprowadzić zmienione stosunki wodne do stanu zbliżonego do pierwotnego.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.2.41.	Należy przenieść krzyż przydrożny położony w Dzielnicy Wawer przy ul. Tawułkowej w miejsce uzgodnione z właściwym miejscowo i rzeczowo Konserwatorem Zabytków.	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami. Miejsce, w które należy przestawić krzyż, zostało uzgodnione.
1.2.42.	Na etapie prowadzenia prac budowlanych w przypadku odkrycia stanowisk archeologicznych lub historycznych należy wstrzymać prace, powiadomić właściwego miejscowo i rzeczowo Konserwatora Zabytków i uzgodnić z nim dalszy przebieg i zakres prac (art. 32 ust. 1, 4, 9 ustawy z dnia 23 lipca 2003 roku o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami Dz. U. Nr 162, poz. 1568, ze zm.).	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami. Prace budowlane prowadzone będą pod nadzorem archeologicznym.
1.2.43.	W przypadku odkrycia kopalnych szczątków roślin lub zwierząt należy powiadomić Wojewodę Mazowieckiego albo właściwego terytorialnie: Prezydenta m.st. Warszawy lub Wójta Gminy Wiązowna (art. 122 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 roku o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880, ze zm.).	Prace będą prowadzone zgodnie z wymaganiami. Prace budowlane prowadzone będą pod nadzorem archeologicznym.
1.2.44.	Ewentualna likwidacja obiektu zabytkowego (Wolica) wymaga uzyskania zezwolenia Prezydenta m.st. Warszawy; przed likwidacją	Nie dotyczy analizowanego odcinka.

	należy przeprowadzić inwentaryzację architektoniczną i fotograficzną obiektów; zaleca się wykonać te inwentaryzacje w ramach prac nad projektem budowlanym.	
--	---	--

1.3 Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym

1.3
1.

Nu	Rodzaj	Wyso	Pikietaż		Usytu
			Począ	Koni	
1	Pochłani	4,0	11+9	12+0	Prawa
2	Pochłani	3,5	12+0	12+2	Prawa
3	Pochłani	3,5	12+2	12+2	Prawa
4	Pochłani	3,5	12+2	12+3	Prawa
5	Pochłani	3,0	12+3	12+4	Prawa
6	Pochłani	3,0	12+4	12+8	Prawa
7	Pochłani	3,0-	12+8	12+8	Prawa
8	Pochłani	3,5-	12+8	12+8	Prawa
10	Pochłani	4,0 -	12+8	12+8	Prawa
11	Pochłani	5,5	12+8	12+9	Prawa
12	Pochłani	5,5 -	12+9	12+9	Prawa
13	Pochłani	5,0-	12+9	12+9	Prawa
14	Pochłani	4,5 -	12+9	12+9	Prawa
15	Pochłani	3,5	12+9	13+0	Prawa
16	Pochłani	3,0	13+0	13+0	Prawa
17	Pochłani	3,0	13+0	13+0	Prawa
18	Pochłani	3,0	13+1	13+1	Prawa
19	Pochłani	3,0 -	13+1	13+2	Prawa
20	Pochłani	3,5-	13+2	13+2	Prawa
21	Pochłani	4,0 -	13+2	13+2	Prawa
22	Pochłani	4,5-	13+2	13+2	Prawa
23	Pochłani	5,0 -	13+2	13+2	Prawa
24	Pochłani	6,0	13+2	0+04	Prawa
25	Pochłani	5,5	0+04	0+08	Prawa
26	Pochłani	5,0-	0+08	0+09	Prawa
27	Pochłani	4,5-	0+09	0+08	Prawa
28	Pochłani	4,0-	0+08	0+09	Prawa
29	Pochłani	3,0	0+09	0+11	Prawa
30	Pochłani	3,5-	0+11	0+12	Prawa
31	Pochłani	4,0-	0+12	0+13	Prawa
32	Pochłani	4,5-	0+13	0+14	Prawa
33	Pochłani	5,0-	0+14	0+14	Prawa
34	Pochłani	5,5	0+14	0+28	Prawa
35a	Pochłani	4,0	0+27	0+02	Lewa
35b	Pochłani	4,0	0+01	0+00	Lewa
35c	Pochłani	4,5	0+09	0+10	Prawa
35d	Odbijaja	4,5	0+10	0+11	Prawa
35e	Pochłani	4,5	0+11	0+14	Prawa
35f	Odbijaja	4,5	0+14	0+15	Prawa
35g	Pochłani	4,5	0+15	0+16	Prawa
35h	Pochłani	5,0	0+16	0+38	Prawa ⁽⁵⁾

Zaprojektowano następujące ekrany akustyczne:

Nu	Rodzaj	Wys	Pikietaż		Usytu
			Pocz	Koni	
1	Pochłan	4,0	11+9	12+0	Prawa
2	Pochłan	3,5	12+0	12+2	Prawa
3	Pochłan	3,5	12+2	12+2	Prawa
4	Pochłan	3,5	12+2	12+3	Prawa
5	Pochłan	3,0	12+3	12+4	Prawa
6	Pochłan	3,0	12+4	12+8	Prawa
7	Pochłan	3,0-	12+8	12+8	Prawa
8	Pochłan	3,5-	12+8	12+8	Prawa
10	Pochłan	4,0 -	12+8	12+8	Prawa
11	Pochłan	5,5	12+8	12+9	Prawa
12	Pochłan	5,5 -	12+9	12+9	Prawa
13	Pochłan	5,0-	12+9	12+9	Prawa
14	Pochłan	4,5 -	12+9	12+9	Prawa
15	Pochłan	3,5	12+9	13+0	Prawa
16	Pochłan	3,0	13+0	13+0	Prawa
17	Pochłan	3,0	13+0	13+0	Prawa
18	Pochłan	3,0	13+1	13+1	Prawa
19	Pochłan	3,0 -	13+1	13+2	Prawa
20	Pochłan	3,5-	13+2	13+2	Prawa
21	Pochłan	4,0 -	13+2	13+2	Prawa
22	Pochłan	4,5-	13+2	13+2	Prawa
23	Pochłan	5,0 -	13+2	13+2	Prawa
24	Pochłan	6,0	13+2	0+04	Prawa
25	Pochłan	5,5	0+04	0+08	Prawa
26	Pochłan	5,0-	0+08	0+09	Prawa
27	Pochłan	4,5-	0+09	0+08	Prawa
28	Pochłan	4,0-	0+08	0+09	Prawa
29	Pochłan	3,0	0+09	0+11	Prawa
30	Pochłan	3,5-	0+11	0+12	Prawa
31	Pochłan	4,0-	0+12	0+13	Prawa
32	Pochłan	4,5-	0+13	0+14	Prawa
33	Pochłan	5,0-	0+14	0+14	Prawa
34	Pochłan	5,5	0+14	0+28	Prawa
35a	Pochłan	4,0	0+27	0+02	Lewa
35b	Pochłan	4,0	0+01	0+00	Lewa
35c	Pochłan	4,5	0+09	0+10	Prawa
35d	Odbijaj	4,5	0+10	0+11	Prawa
35e	Pochłan	4,5	0+11	0+14	Prawa
35f	Odbijaj	4,5	0+14	0+15	Prawa
35g	Pochłan	4,5	0+15	0+16	Prawa
35h	Pochłan	5,0	0+16	0+38	Prawa ⁽⁵⁾

36	Pochłani	5,0	0+38	0+36	Lewa
37	Pochłani	5,0	0+37	0+36	Lewa
38	Pochłani	4,5	0+36	0+34	Lewa
39	Pochłani	4,0	0+34	0+25	Lewa
40	Pochłani	3,5	0+25	0+02	Lewa ⁽⁶⁾
41	Pochłani	4,0-	0+02	0+03	Prawa
42	Pochłani	4,5	0+03	0+05	Prawa
43	Pochłani	4,5	0+05	0+09	Prawa
44	Pochłani	4,0	0+80	0+03	Prawa
45	Pochłani	4,0	13+8	13+9	Prawa
46	Pochłani	5,0	14+1	14+1	Prawa
47	Pochłani	5,5	14+1	14+3	Prawa
48	Pochłani	5,0-	14+3	14+3	Prawa
49	Pochłani	4,0	14+3	14+4	Prawa
50	Pochłani	4,0	14+4	14+4	Prawa
51	Pochłani	4,5	14+4	14+4	Prawa
52	Pochłani	5,0	14+4	14+5	Prawa
53	Pochłani	5,5	14+5	14+6	Prawa
54	Pochłani	5,0	14+6	14+6	Prawa
55	Pochłani	4,5	14+6	14+6	Prawa
56	Pochłani	4,5	14+6	14+8	Prawa
57	Pochłani	4,5	15+8	16+0	Prawa
58	Pochłani	6,5	17+7	18+2	Lewa
59	Odbijaja	6,5	17+5	17+7	Lewa
60	Pochłani	4,5	15+9	16+1	Lewa
61	Pochłani	4,5-	14+5	14+5	Lewa
62	Pochłani	5,0-	14+5	14+5	Lewa
63	Pochłani	5,5	14+4	14+5	Lewa
64	Pochłani	5,5-	14+4	14+4	Lewa
65	Pochłani	5,0-	14+3	14+4	Lewa
66	Pochłani	6,0	14+0	14+1	Lewa
67	Pochłani	6,0-	14+0	14+0	Lewa
68	Pochłani	4,5	13+9	14+0	Lewa
69	Pochłani	4,5-	13+9	13+9	Lewa
70	Pochłani	4,5-	13+8	13+8	Lewa
71	Pochłani	5,0-	13+8	13+8	Lewa
72	Pochłani	5,5	13+8	13+8	Lewa
73	Pochłani	5,5	0+51	0+08	Lewa ⁽¹¹⁾
74	Pochłani	4,0	0+29	0+19	Prawa
75	Pochłani	3,5	0+39	0+29	Prawa
76	Pochłani	4,5	0+41	0+39	Prawa
77	Pochłani	4,0	0+41	0+44	Prawa
78a	Pochłani	4,5	0+27	0+30	Lewa
78b	Odbijaja	4,5	0+30	0+31	Lewa
78c	Odbijaja	4,5	0+31	0+31	Lewa
78d	Pochłani	4,5	0+31	0+33	Lewa
79	Pochłani	4,5	0+35	0+37	Lewa
80	Pochłani	4,5	0+35	0+36	Lewa
81	Pochłani	4,0	0+34	0+35	Lewa
82	Pochłani	3,5	0+21	0+34	Lewa
83	Pochłani	3,0	0+16	0+02	Prawa
84	Pochłani	4,0	0+23	0+16	Prawa
85	Pochłani	3,0	0+30	0+23	Prawa
86	Pochłani	6,5	13+0	13+2	Lewa
87	Pochłani	3,0	13+0	13+0	Lewa
88	Pochłani	3,0-	13+0	13+0	Lewa

36	Pochłan	5,0	0+38	0+36	Lewa
37	Pochłan	5,0	0+37	0+36	Lewa
38	Pochłan	4,5	0+36	0+34	Lewa
39	Pochłan	4,0	0+34	0+25	Lewa
40	Pochłan	3,5	0+25	0+02	Lewa ⁽⁶⁾
41	Pochłan	4,0-	0+02	0+03	Prawa
42	Pochłan	4,5	0+03	0+05	Prawa
43	Pochłan	4,5	0+05	0+09	Prawa
44	Pochłan	4,0	0+80	0+03	Prawa
45	Pochłan	4,0	13+8	13+9	Prawa
46	Pochłan	5,0	14+1	14+1	Prawa
47	Pochłan	5,5	14+1	14+3	Prawa
48	Pochłan	5,0-	14+3	14+3	Prawa
49	Pochłan	4,0	14+3	14+4	Prawa
50	Pochłan	4,0	14+4	14+4	Prawa
51	Pochłan	4,5	14+4	14+4	Prawa
52	Pochłan	5,0	14+4	14+5	Prawa
53	Pochłan	5,5	14+5	14+6	Prawa
54	Pochłan	5,0	14+6	14+6	Prawa
55	Pochłan	4,5	14+6	14+6	Prawa
56	Pochłan	4,5	14+6	14+8	Prawa
57	Pochłan	4,5	15+8	16+0	Prawa
58	Pochłan	6,5	17+7	18+2	Lewa
59	Odbijaj	6,5	17+5	17+7	Lewa
60	Pochłan	4,5	15+9	16+1	Lewa
61	Pochłan	4,5-	14+5	14+5	Lewa
62	Pochłan	5,0-	14+5	14+5	Lewa
63	Pochłan	5,5	14+4	14+5	Lewa
64	Pochłan	5,5-	14+4	14+4	Lewa
65	Pochłan	5,0-	14+3	14+4	Lewa
66	Pochłan	6,0	14+0	14+1	Lewa
67	Pochłan	6,0-	14+0	14+0	Lewa
68	Pochłan	4,5	13+9	14+0	Lewa
69	Pochłan	4,5-	13+9	13+9	Lewa
70	Pochłan	4,5-	13+8	13+8	Lewa
71	Pochłan	5,0-	13+8	13+8	Lewa
72	Pochłan	5,5	13+8	13+8	Lewa
73	Pochłan	5,5	0+51	0+08	Lewa ⁽¹¹⁾
74	Pochłan	4,0	0+29	0+19	Prawa
75	Pochłan	3,5	0+39	0+29	Prawa
76	Pochłan	4,5	0+41	0+39	Prawa
77	Pochłan	4,0	0+41	0+44	Prawa
78a	Pochłan	4,5	0+27	0+30	Lewa
78b	Odbijaj	4,5	0+30	0+31	Lewa
78c	Odbijaj	4,5	0+31	0+31	Lewa
78d	Pochłan	4,5	0+31	0+33	Lewa
79	Pochłan	4,5	0+35	0+37	Lewa
80	Pochłan	4,5	0+35	0+36	Lewa
81	Pochłan	4,0	0+34	0+35	Lewa
82	Pochłan	3,5	0+21	0+34	Lewa
83	Pochłan	3,0	0+16	0+02	Prawa
84	Pochłan	4,0	0+23	0+16	Prawa
85	Pochłan	3,0	0+30	0+23	Prawa
86	Pochłan	6,5	13+0	13+2	Lewa
87	Pochłan	3,0	13+0	13+0	Lewa
88	Pochłan	3,0-	13+0	13+0	Lewa

89	Pochłani	3,5-	12+9	13+0	Lewa
90	Pochłani	4.0-	12+9	12+9	Lewa
91	Pochłani	4,5-	12+9	12+9	Lewa
99	Pochłani	5,0-	12+9	12+9	Lewa
100	Pochłani	6,0	12+8	12+9	Lewa
101	Pochłani	5,5	12+8	12+8	Lewa
102	Pochłani	5,0	12+8	12+8	Lewa
103	Pochłani	4,5	12+7	12+8	Lewa
104	Pochłani	4,0	12+7	12+7	Lewa
105	Pochłani	3,5	12+5	12+7	Lewa
106	Pochłani	3,5	12+1	12+5	Lewa

- (1) Kilometraż łącznicy Ł2
 (2) Kilometraż łącznicy Ł1
 (4) Kilometraż przy ulicy Patriotów - strona zachodnia
 (5) Kilometraż przy ulicy Patriotów - strona wschodnia
 (6) Kilometraż łącznicy Ł3
 (7) Kilometraż łącznicy Ł4
 (8) Kilometraż łącznicy Ł7
 (9) Kilometraż łącznicy Ł6
 (10) Kilometraż łącznicy Ł8
 (11) Kilometraż łącznicy Ł5
 (12) Kilometraż łącznicy Ł0
 (13) Kilometraż łącznicy Ł9
 (14) Wysokość ekranów będzie się zwiększać stopniowo i równomiernie (na każdym prześle) od wartości mniejszej do większej

89	Pochłan	3,5-	12+9	13+0	Lewa
90	Pochłan	4.0-	12+9	12+9	Lewa
91	Pochłan	4,5-	12+9	12+9	Lewa
99	Pochłan	5,0-	12+9	12+9	Lewa
100	Pochłan	6,0	12+8	12+9	Lewa
101	Pochłan	5,5	12+8	12+8	Lewa
102	Pochłan	5,0	12+8	12+8	Lewa
103	Pochłan	4,5	12+7	12+8	Lewa
104	Pochłan	4,0	12+7	12+7	Lewa
105	Pochłan	3,5	12+5	12+7	Lewa
106	Pochłan	3,5	12+1	12+5	Lewa

- (1) Kilometraż łącznicy Ł2
 (2) Kilometraż łącznicy Ł1
 (4) Kilometraż przy ulicy Patriotów - strona zachodnia
 (5) Kilometraż przy ulicy Patriotów - strona wschodnia
 (6) Kilometraż łącznicy Ł3
 (7) Kilometraż łącznicy Ł4
 (8) Kilometraż łącznicy Ł7
 (9) Kilometraż łącznicy Ł6
 (10) Kilometraż łącznicy Ł8
 (11) Kilometraż łącznicy Ł5
 (12) Kilometraż łącznicy Ł0
 (13) Kilometraż łącznicy Ł9
 (14) Wysokość ekranów będzie się zwiększać stopniowo i równomiernie (na każdym prześle) od wartości mniejszej do większej

1.3.3.	Dopuszcza się zastosowanie ekranów akustycznych odbijających o izolacyjności akustycznej właściwej tych ekranów $R_w = 30$ [dB]	Zaprojektowano ekrany izolacyjności akustycznej właściwej $R_w = 30$ [dB]
1.3.4.	Zasadniczo należy stosować ekrany nieprzezroczyste; w przypadku zastosowania ekranów przezroczystych należy umieścić na nich ciemne, nieprzezroczyste pasy o szerokości co najmniej 2 cm, rozmieszczone w odległości ok. 10 cm od siebie.	Uwzględniono w raporcie i projekcie budowlanym.
1.3.5.	Konstrukcja drogi i obiektów inżynierskich powinna umożliwiać posadowienie ekranów o wysokości 8,0 m.	Rozwiązania techniczne zaproponowane w raporcie w sposób skuteczny chronią budynki podlegające ochronie akustycznej. Możliwe jest również podniesienie ekranów w przypadku gdy okaże się, że są nieskuteczne. Dodatkowo w miejscach gdzie nie zaproponowano ekranów a izofony wchodzą na tereny podlegające ochronie akustycznie nie zabudowane obecnie przewidziano rezerwę umożliwiającą dobudowę ekranów w przyszłości.
1.3.6.	Ekran akustyczny należy	Uwzględniono w raporcie i projekcie

	zaprojektować w taki sposób, aby zapewnić im estetyczny wygląd, wkomponować je w krajobraz i zapewnić im zieleni osłaniającą od strony zewnętrznej.	budowlanym. Zapewniono właściwą estetykę ekranów akustycznych. Na wszystkich ekranach akustycznych od strony zewnętrznej zaprojektowano nasadzenia pnączy.
1.3.7.	----- uchylony -----	Decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 02.12.2011 r.
1.3.8.	Na etapie prac nad projektem należy szczegółowo przeanalizować pod względem akustycznym okolice wyjścia z tunelu oraz węzły drogowe – w celu wybrania optymalnych rozwiązań minimalizujących oddziaływanie akustyczne projektowanej trasy.	W ramach prac nad projektem szczegółowo przeanalizowano pod względem akustycznym węzeł „Patriotów” i wybrano optymalne rozwiązania minimalizujące oddziaływanie akustyczne projektowanej trasy. Zaprojektowane rozwiązania w sposób skuteczny chronią budynki podlegające ochronie akustycznej.
1.3.9.	Nawierzchnię projektowanej drogi należy wykonać z materiału gwarantującego niski poziom emisji hałasu podczas eksploatacji drogi.	Uwzględniono w projekcie budowlanym. Zaprojektowane rozwiązania zapewniają skuteczną ochronę akustyczną terenów chronionych. Zastosowana nawierzchnia betonowa z otwartym kruszywem na jezdni głównej S-2 posiadającą takie same parametry akustyczne jak standardowa nawierzchnia asfaltowa.
1.3.10.	Zlokalizować przejścia dolne dla zwierząt w następujących lokalizacjach: nad rzeką Wilanówką ok. km 7+000 pod estakadą ok. km 17+540, pod estakadą ok. km 18+700, na odcinku drogi od km 14+800 do km 15+500, w km 6+220 w km 6+560 w km 6+750. nad rzeką Wisłą pod mostem MG04 (MG04-01 8+745,69 - 9+086,94 oraz MG04-03 9+661,19-10+250,19).	Uwzględniono w raporcie i projekcie budowlanym.
1.3.11.	Parametry przejścia zespolonego z rzeką (pkt 1.3.10. lit. a sentencji decyzji): szerokość powierzchni przeznaczonej dla zwierząt – min. 6 m (po obu stronach rzeki), wysokość nie mniejsza niż 2,5 m.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.3.12.	Parametry przejścia zlokalizowanego pod	Uwzględniono w raporcie i projekcie budowlanym.

	estakadą (pkt. 1.3.10. lit. b sentencji decyzji): w co najmniej jednym miejscu na odcinku od km 15+800 do km 17+700 zapewnić rozstaw podpór estakady 40 – 50 m i swobodną wysokość pod konstrukcją min. 5 m; między jezdniami pozostawić wolną przestrzeń;	
1.3.13.	Optymalne parametry przejścia zlokalizowanego pod estakadą (pkt 1.3.10. lit. c sentencji decyzji): wysokość od powierzchni terenu do spodu konstrukcji min. 3,5 m, rozstawa podpór nie mniejsza niż 20 m (w co najmniej jednym miejscu);	Uwzględniono w raporcie i projekcie budowlanym.
1.3.14.	Parametry przejścia dla małych zwierząt (pkt. 1.3.10. lit. d sentencji decyzji): szerokość min. 1,5 m, wysokość większa niż 1 m	Uwzględniono w raporcie i projekcie budowlanym.
1.3.15.	Parametry przejścia dla płazów (pkt. 1.3.10. lit. e sentencji decyzji): szerokość min. 1,5 m, wysokość min. 1 m	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.3.16.	Parametry przejścia dla małych zwierząt (pkt 1.3.10. lit. f sentencji decyzji): szerokość min. 2 m, wysokość min. 1,5 m; po obu stronach zainstalować półki o szerokości min. 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody i łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.3.17.	Parametry przejścia dla małych zwierząt (pkt 1.3.10. lit. g sentencji decyzji): szerokość minimalna 2 m, wysokość min. 1,5 m.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.3.18.	Pozostałe przepusty prowadzące wodę powinny w zależności od możliwości technicznych umożliwiać migrację drobnych zwierząt; w tym celu należy zainstalować półki jedno lub dwustronne o szerokości ok.	Uwzględniono w raporcie i projekcie budowlanym.

	0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody i łączące się w sposób ciągły z terenem na zewnątrz.	
1.3.19.	Teren pod estakadami (wiaduktami) planowanymi w Mazowieckim Parku Krajobrazowym należy odpowiednio zagospodarować - zachować naturalne, ziemne podłoże, obsadzić roślinnością, najścia do przejść obsadzić zielenią naprowadzającą	Uwzględniono w raporcie i projekcie budowlanym.
1.3.20.	W przejściach dla małych zwierząt, w tym płazów, należy zapewnić podłoże z materiału ziemnego miejscowego pochodzenia o dużych zdolnościach retencjonowania wody.	Uwzględniono w raporcie i projekcie budowlanym.
1.3.21.	W rejonie przejść dla płazów i małych zwierząt P-04 i PZ-03 (na długości minimum 50m od skraju przepustów), na odcinku od km 15+500 do km 18+850 (strona prawa i lewa, z wyłączeniem odcinków obiektów inżynierskich WG-06-0102, PG 06-02, WG-06-03 oraz WG-06-04), wokół elementów systemu zapobiegania gołoledzi pod estakadami WG-06-0102 i WG-06-03 oraz wokół ogrodzenia ochronnego zbiorników retencyjnych ZB42 i ZB43, zaprojektować ogrodzenia ochronno - naprowadzające o wysokości minimum 50cm od powierzchni gruntu, szczelnie przylegające do powierzchni gruntu i stabilnie zakotwiczone, z prefabrykatów polimerowych, stalowych, betonowych lub z siatki. Ogrodzenie ochronno - naprowadzające zaprojektować również na wysokości zbiorników otwartych ZB22, ZB26,	Uwzględniono w raporcie i projekcie budowlanym.

	ZB28, ZB30, ZB30A, ZB31, ZB32, ZB34 oraz na długości minimum 100m z każdej strony od granicy zbiornika lub od granicy zbiornika do obiektu, który może być wykorzystywany do migracji zwierząt lub też do obiektu ograniczającego możliwość dalszej migracji. Ogrodzenie poprowadzić równolegle do pasa drogowego na ogrodzeniu zasadniczym drogi wraz z U-kształtnym zakończeniem zawracającym płazy wędrujące od strony pasa drogowego. W przypadku zbiorników ZB23A oraz ZB27A ogrodzenie dogęszczające poprowadzić z trzech stron ww. zbiorników pozostawiając od strony dróg dojazdowych DD20 i DD24a możliwość wydostania się płazów ze zbiornika na teren sąsiedni. W miejscach, gdzie przewidziano budowę szczelnych ekranów akustycznych, które mogą pełnić funkcje wygradzenia, można zrezygnować z wprowadzenia ogrodzenia ochronno - naprowadzającego. W przypadku braku możliwości technicznych połączenia płotków ochronno - naprowadzających z siatką główną dodatkowe wygradzenia zaprojektować jako wolnostojące. Zapewnić szczelność ogrodzeń. w szczególności w rejonie zjazdów i furtek poprzez zastosowanie odpowiednich zabezpieczeń (np. stoprynni, uszczelnienia, nakładki gumowe). Rodzaj i wymiary oraz sposób montażu i dokładne miejsce ogrodzenia uzgodnić z nadzorem przyrodniczym	
1.3.22.	Magazynowanie mas ziemi	Nie dotyczy analizowanego odcinka.

	poza wyznaczonym pasem drogowym jest dopuszczalne poza obszarem Natura 2000 Dolina Środkowej Wisły, (nie dotyczy). Warunek z decyzji DOOŚ.IDK.4200.14.2011.A A, zmieniającej niektóre zapisy decyzji WOOS-II.4200.12.2011.JI.	
1.3.23.	Wykonać planowane przedsięwzięcie z materiałów gwarantujących szczelność, wytrzymałość i nieagresywność dla środowiska, posiadających niezbędne aprobaty techniczne.	Zalecenie zostanie zawarte w projekcie wykonawczym oraz specyfikacjach technicznych.
1.3.24.	Umacnianie stoków skarp i nasypów należy prowadzić w możliwie najszerszym wykorzystaniem geosyntetyków i docelowym wprowadzaniem trawiastej pokrywy roślinnej; nie stosować gabionów; należy unikać betonowania skarp, a w ostateczności można stosować ażurowe płyty betonowe, umożliwiające spontaniczny rozwój roślinności.	Zalecenie zostanie zawarte w projekcie wykonawczym oraz specyfikacjach technicznych. Projekt będzie zgodny z przedmiotowymi wymaganiami.
1.3.25.	W przypadku konieczności umocnienia skarp rzeki Wilanówki, zaleca się je zrealizować metodami naturalnymi, np. faszyną.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.3.26.	Most na rzecę Wiśle należy zaprojektować tak, by umożliwić swobodną migrację wszystkich gatunków ptaków; konstrukcja mostowa powinna być tradycyjna – możliwie płaska, bez elementów linowych, np. pylonów oraz bez zlokalizowanych pod przeprawą mostową, w strefie mulistego brzegu rzeki, trwałych barier, utrudniających poruszanie się ptaków brodzących	Nie dotyczy analizowanego odcinka.

	wzdłuż rzeki.	
1.3.27.	Należy w możliwie największym stopniu zminimalizować moc stosowanych źródeł światła i zaksymalizować odległość między tymi źródłami w rejonie przeprawy nad rzeką Wisłą i w obszarze leśnym Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.	Projekt wykonano zgodnie z zaleceniem decyzji. W rejonie przejścia dla zwierząt od km 17+541 do km 17+791 zastosowano ekrany przeciwoślńieniowe.
1.3.28.	Należy zaprojektować oświetlenie drogi tak, by odległość ostatniego źródła światła do mostu uległa zwiększeniu do co najmniej 60 m.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.3.29.	Przy oświetleniu inwestycji w granicach obszarów Natura 2000 należy zastosować lampy typu LED	Projekt wykonano zgodnie z zaleceniem decyzji.
1.3.30	Przy projektowaniu odwodnienia trasy jako zasadę należy przyjąć odprowadzenie wód opadowych rowami trawistymi; natomiast szczelne odprowadzenie wód kanalizacją deszczową z drogi na terenie tunelu, mostów, wiaduktów i skrzyżowań wysokościowych. Pojemność zbiorników retencyjno – infiltracyjnych, w celu ochrony cieków, powinna zapewniać w czasie deszczów nawalnych spływ wody na poziomie spływu ze zlewni naturalnej (tj. przed realizacją planowanego przedsięwzięcia). Warunek z decyzji DOOŚ.IDK.4200.14.2011.A A, zmieniającej niektóre zapisy decyzji WOOS-II.4200.12.2011.JI.	Projekt wykonano zgodnie z zaleceniem decyzji.
1.3.31.	Wody opadowe i roztopowe z drogi kierować do następujących odbiorników: a) Kanał Grabowski – z odcinka od km 0+300 do km 0+800	Projekt wykonano zgodnie z zaleceniem decyzji.

	b) kanalizacja w ul. Płaskowickiej – z odcinka od km 0+800 do km 3+455 c) rzeka Wisła – z odcinka od km 3+455 do km 11+600 d) zbiornik podziemny retencyjny ZB23 - z odcinka 11+789,51-12+268; zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZB22 - z odcinka 12+268-13+196; zbiornik retencyjno-infiltracyjny ZB24 - z odcinka 13+196-13+450. e) ziemia – z odcinka od km 13+460 do km 18+950 Przed zrzutem do odbiorników określonych w ww. ppkt a, c i d, wody kierować do zbiorników retencyjno-infiltracyjnych; do ziemi odprowadzić poprzez zbiorniki infiltracyjne. Przed zrzutem wód opadowych i roztopowych do odbiorników zastosować osadniki i separatory. Warunek z decyzji DOOŚ.IDK.4200.14.2011.A A, zmieniającej niektóre zapisy decyzji WOOŚ-II.4200.12.2011.JI.	
1.3.32.	Przed wlotami do odbiorników zainstalować osadniki wyposażone w kratę na odpływie oraz zasyfonowany odpływ.	Warunek został wypełniony. W projekcie przed wlotami do odbiorników zastosowano osadniki wyposażone w kratę na odpływie oraz zasyfonowany odpływ.
1.3.33.	Zbiorniki retencyjno – infiltracyjne winny zapewniać możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne. Warunek z decyzji DOOŚ.IDK.4200.14.2011.A A, zmieniającej niektóre zapisy decyzji WOOŚ-II.4200.12.2011.JI.	Warunek został wypełniony. Zbiorniki retencyjno – infiltracyjne zapewniają możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii z udziałem pojazdów przewożących substancje niebezpieczne.
1.3.34.	Zbiorniki otwarte należy odpowiednio wkomponować w istniejące otoczenie (np.	Projekt wykonano zgodnie z zaleceniem decyzji. Roślinność (nasadzenia) wprowadzono tam gdzie było to możliwe z uwagi na ograniczoną ilość

	nadanie zbiornikom nieregularnych kształtów, obsadzenie roślinnością odpowiednią do istniejącego w danym rejonie siedliska, unikanie stosowania elementów z betonu, zwłaszcza z betonu lanego) oraz wyposażyć w urządzenia podczyszczające wody. W przypadku zbiorników ZB22, ZB23A, ZB26, ZB27A, ZB28, ZB30, ZB30A, ZB31, ZB32, ZB34 zapewnić łagodne nachylenie linii brzegowej po przeciwnej stronie zbiornika w stosunku do planowanej drogi ekspresowej. Urządzenia odwodnienia drogi, w szczególności rowy przydrożne, studzienki kanalizacyjne i deszczowe, zaprojektować i wykonać zgodnie ze wskazaniem i po akceptacji herpetologa z nadzoru przyrodniczego, w taki sposób, aby nie stanowiły one pułapek dla zwierząt	miejsca.
1.3.35.	W rejonie użytku ekologicznego „Powsinek” (od km 6+190 do km 6+270 drogi) – na długości kolizji z użytkowaniem (ok. 80 m) – nie lokalizować zbiornika retencyjnego ani nie wprowadzać wód do rowu melioracyjnego oznaczonego jako P12.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.3.36.	Odsunąć zbiorniki retencyjne – infiltracyjne o nr ZB10, ZB11, ZB12, ZB13 od rzeki Wilanówki, w celu zwiększenia przestrzeni w najściu do przejścia dla zwierząt zespólonego z rzeką.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.3.37.	Należy zapewnić ochronę pomnika przyrody – dębu szypułkowego – położonego w obrębie projektowanego węzła „Wał Miedzeszyński” (rosnącego na działce przy	Nie dotyczy analizowanego odcinka.

	ul. Wał Miedzeszyński 130 w rejonie km 10+970); w tym celu łącznice węzła należy odsunąć od pnia drzewa na odległość do najmniej 20 – 25 m, w miarę możliwości wskazane jest zachowanie większych odległości; odwodnienie węzła „Wał Miedzeszyński” zaprojektować w taki sposób, aby spływy zanieczyszczone substancjami służącymi zimowemu utrzymaniu drogi nie zasilaty bezpośrednio systemu korzeniowego drzewa.	
1.3.38.	W tunelu zlokalizowanym w odcinku trasy od km 0+800 do km 3+455 zastosować wentylację mechaniczną poprzeczną z usuwaniem spalin na zewnątrz poprzez wyrzutnie zlokalizowane przy portalach tunelu	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
1.3.39.	Zachować ciągłość istniejących ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych przeciętych drogą; w tym celu wzdłuż Południowej Obwodnicy Warszawy przewidzieć należy możliwość lokalizacji ścieżki rowerowej.	Zapewniono ciągłość ścieżek rowerowych i szlaków turystycznych na całej długości analizowanego odcinka.
1.3.40.	Należy przewidzieć nasadzenia zieleni z uwzględnieniem gatunków rodzimych występujących w danym zbiorowisku, biorąc także pod uwagę uwarunkowania siedliskowe występujące w sąsiedztwie, techniczne wskazania związane z architekturą krajobrazu oraz wymogi bezpieczeństwa.	W opracowaniu ujęto wskazane zalecenia.
1.3.41.	Nasadzenia drzew i krzewów należy zaprojektować i zrealizować na poziomie terenu, tzn. nie wprowadzać nasadzeń na skarpy nasypów, aby uniknąć gniazdowania ptaków w tych miejscach, co	Projekt wykonano zgodnie z zaleceniem decyzji i uzgodniono z ornitologiem. Projekt zieleni zawiera jeden gatunek z owocami spożywanymi przez ptaki – dereń świdwa. Zgodnie z opinią ornitologiczną, należy stwierdzić, że dobór gatunkowy nasadzeń w układzie przedstawionym w przedmiotowym

	mogłoby narazić je na zderzenia z samochodami. W projekcie zagospodarowania zieleni w pasie drogi należy wykluczyć gatunki drzew i krzewów o owocach chętnie spożywanych przez ptaki (np. głóg, dzika róża, jarząb szwedzki, bez czarny, rokitnik, śnieguliczka, cis, tarnina, śliwa ałycza). Dobór gatunków drzew o krzewów do nasadzeń zieleni należy uzgodnić z prowadzącym nadzór ornitologiem.	projekcie nie powinien negatywnie wpłynąć na śmiertelność ptaków, związaną z kolizjami ptaków z pojazdami.” Opinia ornitologiczna nie podaje przeciwwskazań do zastosowanych nasadzeń w miejscach pasów zieleni izolacyjno-osłonowych.
1.3.42.	Wykonywane rowy trawiaste należy obsiać gatunkami traw wykazującymi odporność na zasolenie.	Projekt wykonano zgodnie z zaleceniem decyzji.
1.3.43.	Roboty budowlane prowadzić pod nadzorem archeologicznym.	Prace budowlane prowadzone będą pod nadzorem archeologicznym.
2. Stwierdzam konieczność wykonania badań monitoringowych według niżej określonego zakresu:		
2.1.	Przeprowadzić monitoring rozmieszczenia oraz liczebności populacji lęgowej jarzębatki oraz gąsiorka w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” w pasie po 1300 m po obu stronach Południowej Obwodnicy Warszawy, w ramach oceny porealizacyjnej oraz przez okres 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
2.2.	Przeprowadzić monitoring występowania populacji rybitwy białoczelnej, rybitwy rzecznej, zimorodka oraz brodzieca piskliwego w okresach migracji oraz w okresie lęgowym, w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”, w pasie po 1300 m po obu stronach Południowej Obwodnicy Warszawy, w ramach oceny porealizacyjnej oraz przez okres 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.
2.3.	Przeprowadzić monitoring	Nie dotyczy analizowanego odcinka.

	występowania populacji modraszka telejusa na terenie Łąk Wilanowskich; ocenę stanu populacji modraszka i jego siedliska przeprowadzić przed przystąpieniem do realizacji inwestycji, po zakończeniu budowy i po 3 latach po oddaniu drogi do użytku.	
2.4.	Sprawozdania z monitoringu należy każdorazowo przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie w postaci rocznego raportu, nie później niż do końca lutego za okres minionego roku kalendarzowego	Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.
2.5.	Na etapie realizacji przedsięwzięcia przeprowadzić monitoring wód podziemnych na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz prac odwodnieniowych w sąsiedztwie rezerwatów „Las Kabacki” i „Las Natoliński”. W ramach monitoringu należy dokonać rozeznania warunków panujących w obrębie planowanych robót, przed ich rozpoczęciem (stan wyjściowy). Monitorowaniem objąć poziom wód pierwszej i drugiej warstwy wodonośnej w obszarze objętym oddziaływaniem pompowania (lej depresji) oraz na zewnątrz leja (poza zakresem analizowanego odcinka C). Informacje o wynikach monitoringu wód należy przedłożyć marszałkowi województwa.	Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.
2.6.	Na etapie eksploatacji należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska dotyczący: - hałasu w punktach (wg. pikietażu planowanej drogi): - 13+600 po prawej stronie drogi, 95 m od osi jezdni,	Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.

	- ul. Arniki nr 4, - 16+200 po lewej stronie drogi, 200 m od osi jezdni, ul. Podmokła nr 4, - 18+071 – 18+141 po lewej stronie drogi, teren szpitala psychiatrycznego w gminie Wiązowna w bezpośrednim sąsiedztwie pasa droowego - zanieczyszczeń powietrza w otoczeniu trasy, uwzględniający także emisję z tunelu – pomiary emisji substancji do powietrza; - uchylony; - gleb (należy przeprowadzić badania wstępne w ramach analizy porealizacyjnej oraz badania w latach kolejnych; wyniki badań wstępnych zobrazują warunki glebowe, czyli stan istniejący; następnie badania monitoringu należy przeprowadzać cyklicznie co 10 lat) w jednym punkcie – na odcinku obejmującym teren Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.	
3. Nakładam obowiązek wykonania analizy porealizacyjnej.		
	Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie oceny skuteczności zastosowanych rozwiązań mających na celu zapewnienia ochrony terenów zabudowy mieszkaniowej przed hałasem. Realizacja przedsięwzięcia wymaga również wykonania i przedstawienia analizy porealizacyjnej w zakresie emisji zanieczyszczeń do powietrza, zanieczyszczeń gleb (uchylony) zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami. W tym celu należy wykonać pomiary kontrolne poziomu	Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.

hałas, zanieczyszczeń wprowadzanych do powietrza, gleb oraz rozstrzygnąć kwestie związane z wyznaczeniem zasięgu obszaru ograniczonego użytkowania. Ponadto, w ramach analizy porealizacyjnej należy określić szczegółowo lokalizację punktów poboru do prowadzenia badań w ramach monitoringu, o których mowa w pkt. 2 sentencji niniejszej decyzji. Analizę należy wykonać po upływie 1 roku od oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. W zakresie ochrony przed hałasem należy wykonać pomiary tych oddziaływań obejmujące tereny w sąsiedztwie przedmiotowego odcinka drogi podlegające ochronie akustycznej. Analizą porealizacyjną należy objąć wszystkie obiekty szpitala poza miastem tj. Mazowieckiego Centrum Neuropsychiatrii Sp. z o.o. w Zagórzku k/Warszawy. Kontrolne pomiary hałasu wykonać w szczególności w punktach:

numer receptor	orientacyjn y	stron a
7	13+420	praw
9	13+630	praw
30	13+180	lewa
38	12+910	praw
40	13+290	praw
48	14+700	lewa
56	14+090	lewa

Dodatkowo w ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić monitoring nietoperzy oraz otwartych zbiorników

	wodnych w zakresie zasiedlenia ich przez płazy	
	Dodatkowo w ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić monitoring rozmieszczenia oraz liczebności populacji lęgowej jarzębatki oraz gąsiorka w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły” w pasie po 1300 m po obu stronach POW oraz monitoring występowania populacji rybitwy białoczelnej, rybitwy rzecznej, zimorodka oraz brodzie piskliwego w okresach migracji oraz w okresie lęgowym, w granicach obszaru Natura 2000 „Dolina Środkowej Wisły”, w pasie po 1300 m po obu stronach Południowej Obwodnicy Warszawy.	Nie dotyczy analizowanego odcinka.

Zapisy Postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie uzgadniające warunki realizacji przedsięwzięcia WOOŚ-II.4200.18.2017.MW.14 z dn. 18 sierpnia 2017r.		
Na etapie realizacji należy podjąć następujące działania i dopełnić następujące warunki:		Wyjaśnienia jak zostały spełnione warunki
1.1.	Siedliska znajdujące się w bliskiej (<50m) odległości od przedsięwzięcia i narażone na zniszczenie (rozjeżdżanie, zaśmiecanie) na czas budowy oznakować w widoczny sposób. Nie wyznaczać dróg technologicznych dojazdowych w promieniu 50m od granicy chronionych siedlisk (dotyczy terenów poza liniami rozgraniczającymi). Prace w obrębie siedlisk przyrodniczych (torfowisk) realizować poza sezonem wegetacyjnym. Przy ingerencji w siedliska przyrodnicze zachować propagule np. bagna zwyczajnego i umieścić ponownie po zakończeniu prac pod wiaduktem (estakadą).	Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymaganiami.
1.2.	Przebudowę cieków oraz inne prace przy brzegach i w korytach cieków prowadzić przy niskich stanach wody. Odmulanie cieków optymalnie wykonać w okresie jesiennym (wrzesień -październik). Umacnianie koryt prowadzić tylko w sytuacjach koniecznych. Ewentualne umocnienia wykonać (w pierwszej	Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymaganiami.

	kolejności) z wykorzystaniem metod i materiałów biologicznych (roślinność stabilizująca, faszyna, biowłóknina z wszytymi nasionami traw) oraz geosyntetyków (z zasypianiem gruntem). Materiały betonowe lub gabiony (kosze i materace), z odpowiednim pokryciem gruntem, stosować w ostateczności. Ewentualne ubezpieczenie dna koryt wykonać materiałem zbliżonym do występującego w stanie naturalnym (np. kamień, drewno, żwir i in.). Po zakończeniu prac dokonać obsiewu skarp i pasa nadbrzeżnego mieszanką traw.	
1.3.	Przed likwidacją zbiorników wodnych i podmokłości, stanowiących potencjalne siedlisko płazów, wygrodzić teren. Zasypianie poprzedzić penetracją terenu na obecność zwierząt. Zidentyfikowane osobniki odłowić i przenieść w odpowiednie pod względem siedliskowym miejsca, poza zasięg oddziaływania robót. W trakcie zasypywania należy zwracać uwagę na płazy pozostające w wykopie, sukcesywnie je odławiać i wynosić. Zasypywanie prowadzić małym, jednostronnym frontem roboczym, pod ciągłym nadzorem przyrodnika na przedpolu zasypywanego obszaru i przy umożliwieniu ewentualnej samodzielnej ucieczki zwierząt, które mogłyby się jeszcze pojawić w zasypywanym zbiorniku. Likwidację przeprowadzić jesienią (optymalnie we wrześniu). W przypadku braku innych możliwości dopuszcza się przeprowadzenie likwidacji ww. obiektów w innym terminie, pod warunkiem szczegółowej lustracji terenu tuż przed zasypianiem oraz podjęciem działań zmierzających do wyłowienia i przeniesienia osobników we wszystkich stadiach rozwojowych (jaja, larwy, osobniki młodociane i dorosłe).	Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymaganiami.
1.4.	Prace rozbiórkowe poprzedzić kontrolą na obecność zwierząt.	Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymaganiami.
1.5.	Po zakończeniu prac teren oczyścić z pozostałości po pracach budowlanych (gruz, śmieci itp.) oraz przeprowadzić prace rekultywacyjne pokrywy glebowej i dokonać odbudowy biologicznej wybranych nawierzchni	Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymaganiami.
1.6.	Na placu budowy, na terenie baz materiałowych i parków maszynowych, zastosować oświetlenie dające tzw. ciepłe	Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymaganiami.

	widmo świetlne oraz szczelne obudowy lamp																																																													
1.7.	Wycięte bądź wykopane części gatunków inwazyjnych należy zebrać i wywieźć do utylizacji (np. w kompostowni lub spalarni biomasy)	Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymaganiami.																																																												
1.8.	Wzdłuż trasy wykonać szczelne ogrodzenie ochronne z siatki o wysokości minimum 250 cm i zmiennej wielkości oczek: do wysokości 50 cm wymiary oczek 2 cm x 15 cm, część środkowa od wysokości 50 cm do wysokości 120 cm wymiary oczek 5 cm x 15 cm, część górna od wysokości 120 cm wymiary oczek 15 cm x 15 cm. Siatka musi być wkopana w ziemię na głębokość minimum 50 cm. W miejscach realizacji ekranów akustycznych można zrezygnować z ogrodzenia ochronnego. Ekrany powinny szczelnie łączyć się z projektowanym ogrodzeniem ochronnym	Ogrodzenie wzdłuż trasy zostanie wykonane zgodnie z wymaganiami.																																																												
1.9.	Drogi dojazdowe na długości estakad wykonać jako drogi o łagodnym nachyleniu i nawierzchni z kruszywa. W obrębie estakad i wiaduktów na terenie Mazowieckiego Parku Krajobrazowego oraz na długości co najmniej 50m od końca obiektów zaprojektować obustronne ekrany antyolśnieniowe o wysokości 240cm	Drogi o nawierzchni z kruszywa oraz ekrany przeciwołśnieniowe zostały zaprojektowane zgodnie z wymaganiami.																																																												
1.10.	Przeście trasy przez Mazowiecki Park Krajobrazowy należy wykonać z uwzględnieniem konieczności zachowania istniejących warunków wodno - glebowych	Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymaganiami.																																																												
1.11.	Wykonać zbiorniki retencyjno-infiltracyjne i retencyjne: <table border="1"> <thead> <tr> <th>Numer zbiornika</th><th>Orientacyjna lokalizacja</th><th>Przewidywany rodzaj</th></tr> </thead> <tbody> <tr><td>ZB23</td><td>12+033</td><td>retencyjny -</td></tr> <tr><td>ZB22</td><td>12+061</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB23A</td><td>12+866</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB23B</td><td>13+288</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB23C</td><td>13+359</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB24</td><td>13+689</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB25A</td><td>13+727</td><td>retencyjny -</td></tr> <tr><td>ZB25</td><td>13+792</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB26</td><td>13+917</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB31</td><td>14+628</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB39</td><td>17+338</td><td>retencyjny -</td></tr> <tr><td>ZB42</td><td>18+175</td><td>retencyjny -</td></tr> <tr><td>ZB43</td><td>18+785</td><td>retencyjny -</td></tr> <tr><td>ZB34</td><td>15+323</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB32</td><td>14+904</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB30</td><td>14+710</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB30A</td><td>14+840</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB28</td><td>14+311</td><td>retencyjno -</td></tr> <tr><td>ZB27A</td><td>14+178</td><td>retencyjno -</td></tr> </tbody> </table>	Numer zbiornika	Orientacyjna lokalizacja	Przewidywany rodzaj	ZB23	12+033	retencyjny -	ZB22	12+061	retencyjno -	ZB23A	12+866	retencyjno -	ZB23B	13+288	retencyjno -	ZB23C	13+359	retencyjno -	ZB24	13+689	retencyjno -	ZB25A	13+727	retencyjny -	ZB25	13+792	retencyjno -	ZB26	13+917	retencyjno -	ZB31	14+628	retencyjno -	ZB39	17+338	retencyjny -	ZB42	18+175	retencyjny -	ZB43	18+785	retencyjny -	ZB34	15+323	retencyjno -	ZB32	14+904	retencyjno -	ZB30	14+710	retencyjno -	ZB30A	14+840	retencyjno -	ZB28	14+311	retencyjno -	ZB27A	14+178	retencyjno -	Zbiorniki zaprojektowano zgodnie z wymaganiami.
Numer zbiornika	Orientacyjna lokalizacja	Przewidywany rodzaj																																																												
ZB23	12+033	retencyjny -																																																												
ZB22	12+061	retencyjno -																																																												
ZB23A	12+866	retencyjno -																																																												
ZB23B	13+288	retencyjno -																																																												
ZB23C	13+359	retencyjno -																																																												
ZB24	13+689	retencyjno -																																																												
ZB25A	13+727	retencyjny -																																																												
ZB25	13+792	retencyjno -																																																												
ZB26	13+917	retencyjno -																																																												
ZB31	14+628	retencyjno -																																																												
ZB39	17+338	retencyjny -																																																												
ZB42	18+175	retencyjny -																																																												
ZB43	18+785	retencyjny -																																																												
ZB34	15+323	retencyjno -																																																												
ZB32	14+904	retencyjno -																																																												
ZB30	14+710	retencyjno -																																																												
ZB30A	14+840	retencyjno -																																																												
ZB28	14+311	retencyjno -																																																												
ZB27A	14+178	retencyjno -																																																												

	ZB35A	15+547	retencyjny -	
	ZB24A	13+584	retencyjny -	
1.12.	Zarezerwować miej sce pod ekran akustyczny:			Rezerwa pod ekran została uwzględniona.
	Strona drogi		Kilometraż	
	lewa		14+648 -14+749	
2. Na etapie eksploatacji należy podjąć następujące działania i dopełnić następujące warunki:				
2.1.	Zieleń poddawać zabiegom pielęgnacyjnym pozwalającym na jej utrzymanie w stanie właściwym do pełnionej funkcji. W razie wystąpienia jakichkolwiek ubytków w zieleni, w tym w ciągłości elementów naprowadzających, należy podjąć działania prowadzące do otworzenia stanu projektowego			Prace budowlane prowadzone będą zgodnie z wymaganiami.
2.2.	Prowadzić corocznie oczyszczanie i konserwację przejść dla zwierząt (co najmniej raz w roku: wczesną wiosną, najpóźniej do 15 kwietnia danego roku) oraz kontrolę stanu i szczelności i konserwację ogrodzeń: ogrodzenia ochronne 2 razy w ciągu roku (w marcu i sierpniu danego roku), ogrodzenia naprowadzające oraz dogęszczające 2 razy w ciągu roku: przed migracjami wiosennymi płazów (luty - marzec), przed migracjami jesiennymi (sierpień)			Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.
2.3.	Prowadzić kontrolę intensywności penetracji przez ludzi estakad, w tym przejść dla zwierząt, a w przypadku stwierdzenia śladów wykorzystywania poszczególnych części obiektów sprzecznie z ich przeznaczeniem (np. ruch kołowy lub pieszy poza wyznaczonymi ciągami komunikacyjnymi) podjąć działania mające na celu utrudnienie ludziom dostępu (np. poprzez wyłożenie dodatkowych karp korzeniowych lub kamieni lub wykonanie przekopów)			Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.
2.4.	Utrzymanie i konserwację systemu odwadniającego drogę, w tym oczyszczanie zbiorników retencyjnych i osadników wpustowych oraz prace związane z odmulaniem cieków, prowadzić z uwzględnieniem możliwości przebywania w nich zwierząt, pod nadzorem przyrodniczym. Odmulanie wykonywać odcinkowo, w miejscach wskazanych jako niezbędne na podstawie corocznego wiosennego przeglądu. W ramach konserwacji systemu odwadniającego drogę kontrolować zbiorniki nie przeznaczone do przebywania w nich			Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.

	zwierząt, osadniki oraz separatory jako końcowe punkty, do których docierają zwierzęta, a w razie zdiagnozowania w nich osobników wprowadzić dodatkowe zabezpieczenia przed dostawaniem się zwierząt	
2.5.	Utrzymywać dobry stan techniczny i wysoką sprawność systemu odwadniającego przedmiotową drogę, a także poszczególnych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe z terenu inwestycji. Urządzenia podczyszczające należy regularnie czyścić i poddawać konserwacjom	Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.
3. W ramach monitoringu środowiska		
3.1.	Przeprowadzić monitoring otwartych zbiorników wodnych, w zakresie zasiedlenia ich przez płazy oraz szczelności i skuteczności ogrodzeń ochronno-naprowadzających. Monitoring przeprowadzić w ramach analizy porealizacyjnej oraz przez okres 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji. W ramach monitoringu określić ewentualną konieczność wprowadzenia dodatkowych zabezpieczeń. Otrzymane wyniki monitoringu wraz z propozycjami działań korygujących należy bezzwłocznie przekazywać do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie	Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.
3.2.	Przeprowadzić monitoring nietoperzy. Monitoringiem objąć aktywność i śmiertelność chiropterofauny w km 11+900-12+300 oraz 14+200-15+500 trasy. Monitoring przeprowadzić w ramach analizy porealizacyjnej oraz przez okres 3 lat po oddaniu drogi do eksploatacji. Monitoring powinien objąć: identyfikację miejsc przemieszczania się nietoperzy nad drogą i wzdłuż drogi, wykorzystanie otoczenia drogi przez nietoperze, ocenę poziomu śmiertelności nietoperzy, określenie oddziaływania drogi i infrastruktury towarzyszącej (np. wiadukty, zbiorniki, ekrany, nasadzenia zieleni) na nietoperze, z podziałem na grupy „pożądane” i „niepożądane”, określenie konieczności wykonania dodatkowych zabezpieczeń. Zaleca się wykorzystanie następujących metod monitoringu: prowadzenie nasłuchów detektorowych, obserwacje bezpośrednie (badanie tras migracyjnych oraz żerowisk zlokalizowanych w bezpośrednim	Wymóg będzie spełniany przez Zarządcę drogi – po zakończeniu jej realizacji oraz w dalszych wyznaczonych terminach.

	sąsiedztwie drogi) oraz zbieranie martwych osobników celem wyznaczenia miejsc kolizji z pojazdami	
4. Nakładam obowiązek wykonania działań kompensacyjnych		
	poprzez pogłębienie, powiększenie i oczyszczenie 4 zbiorników wodnych na działkach nr ew. 3/4 i 3/10 obręb Zagórze gm. Wiązowna, będących w zarządzie Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych, realizację systemu zastawek utrzymujących stały poziom wód na ww. obiektach oraz wprowadzenie gatunków chronionych takich jak: traszka grzebieniasta, kumak nizinny, strzebla błotna, różanka i rak błotny. Działania kompensacyjne należy zaprojektować i wykonać przy udziale nadzoru przyrodniczego oraz w uzgodnieniu z Dyrektorem Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych. Z realizacji działań należy złożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie sprawozdanie nie później niż 6 miesięcy od zakończenia prac. Kompensację objąć 5 letnim monitoringiem ukierunkowanym na ocenę warunków siedliskowych oraz ocenę stanu populacji wprowadzonych na teren gatunków chronionych. W ramach monitoringu prowadzić działania naprawcze i korygujące ukierunkowane na osiągnięcie trwałych rezultatów działań kompensacyjnych.	Zostaną wykonane działania kompensacyjne przy udziale nadzoru przyrodniczego oraz w uzgodnieniu z Dyrektorem Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych polegające na pogłębieniu, powiększeniu i oczyszczeniu 4 zbiorników wodnych na działkach nr ew. 3/4 i 3/10 obręb Zagórze gm. Wiązowna, będących w zarządzie Mazowieckiego Zespołu Parków Krajobrazowych, realizacji systemu zastawek utrzymujących stały poziom wód na ww. obiektach oraz wprowadzenie gatunków chronionych takich jak: traszka grzebieniasta, kumak nizinny, strzebla błotna, różanka i rak błotny. Z realizacji działań zostanie złożony Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie sprawozdanie nie później niż 6 miesięcy od zakończenia prac. Kompensacja zostanie objęta 5 letnim monitoringiem ukierunkowanym na ocenę warunków siedliskowych oraz ocenę stanu populacji wprowadzonych na teren gatunków chronionych.

W związku z zakończonym ponownym postępowaniem w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie dla ww. przedsięwzięcia, Wojewoda Mazowiecki dokonał sprawdzenia:

1. zgodności projektu budowlanego z wymaganiami ochrony środowiska, zgodności projektu zagospodarowania terenu z przepisami w tym techniczno-budowlanymi,
2. kompletności projektu budowlanego i posiadania wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń oraz informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
3. wykonania i sprawdzenia projektu przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane i legitymujące się aktualnymi na dzień opracowania i sprawdzenia projektu – zaświadczeniami.

W związku z brakami i nieprawidłowościami w projekcie budowlanym postanowieniem Nr 564/II/2017 z dnia 24.08.2017 r. Wojewoda Mazowiecki nałożył na inwestora obowiązek uzupełnienia nieprawidłowości i braków w terminie 90 dni od daty otrzymania postanowienia.

W dniu 21.09.2017r. przedłożono poprawione 4 egzemplarze projektu budowlanego zgodnie z ww. postanowieniem organu.

Inwestor w oparciu o art. 17 ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych wniósł o nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności z uwagi na ważny interes społeczny i gospodarczy, jakim jest realizacja ww. inwestycji. Projektowany odcinek Południowej Obwodnicy Warszawy stanowi fragment drogi ekspresowej S2, która łączyć się będzie z autostradą A-2 - od zachodu w węźle „Konotopa”, od wschodu - w węźle „Lubelska”. Przedmiotowy odcinek zlokalizowany jest na terenie województwa mazowieckiego - m. st. Warszawy, na terenach dzielnicy Wawer; powiatu otwockiego, na terenach gminy Wiązowna.

Droga ekspresowa S2 jest ujęta w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 15 maja 2004r. w sprawie sieci autostrad i dróg ekspresowych (Dz. U. Nr 128, poz. 1334, z późn. zm.) oraz Uchwale Rady Ministrów z dnia 25 stycznia 2011 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego pod nazwą „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015”. Projektowane przedsięwzięcie stanowi część Koncepcji Polityki Przestrzennego Zagospodarowania Kraju ogłoszonej przez Prezesa Rady Ministrów w Monitorze Polskim nr 26 z 2001 poz. 432.

Realizacja drogi ekspresowej jest inwestycją o znaczeniu europejskim. Została ona zaliczona do bardzo ważnych zadań rządowych. Konieczność jej budowy wynika z potrzeby stworzenia tranzytowego układu dróg na terytorium kraju. Istniejący układ komunikacyjny w Polsce nie jest w stanie przenieść gwałtownie zwiększającego się ruchu samochodowego, stąd konieczność budowy dróg ekspresowych i pilna potrzeba dostosowania infrastruktury drogowej do standardów europejskich. Drogi ekspresowe w Polsce są niezbędne jako podstawowy element infrastruktury rozwiniętego państwa, charakterystyczny dla krajów Unii Europejskiej.

Realizacja drogi ekspresowej będzie znaczącym czynnikiem sprzyjającym ożywieniu gospodarczemu ze względu na wiążące się z nią możliwości wzrostu popytu na usługi i towary krajowe, a w zakresie inwestycji budowlanych, przyczyni się do rozwoju przedsiębiorstw wykonawczych jak również innych podmiotów gospodarczych obsługujących budownictwo.

W istniejącym układzie komunikacyjnym Warszawy brak jest wykształconych sprawnych połączeń obwodowych, umożliwiających prowadzenie ruchu tranzytowego poza centrum miasta. Do Warszawy dochodzi promieniście kilka dróg krajowych. Południowa Obwodnica Warszawy umożliwi połączenie wylotów dróg krajowych w kierunku Terespola (droga krajowa nr 2 - docelowo autostrada A2), Lublina (droga krajowa nr 17 - docelowo droga ekspresowa S17), Krakowa (droga krajowa nr 7 - docelowo droga ekspresowa S7), Wrocławia (droga krajowa nr 8 - docelowo droga ekspresowa S8), Poznania (autostrada A2) oraz poprzez Trasę Armii Krajowej od węzła A2 Konotopa do Gdańska (droga krajowa nr 7 - docelowo droga ekspresowa S7) oraz Białegostoku (droga krajowa nr 8 - docelowo droga ekspresowa S8).

Celem inwestycji jest:

- stworzenie bezpiecznego odcinka drogi ekspresowej zapewniającego wysoki komfort dalekobieżnego ruchu drogowego o dużych prędkościach podróży;
- wybudowanie odcinka drogi ekspresowej o parametrach zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi.
- rozwój infrastruktury drogowej obszaru metropolitalnego,
- powiązanie sieci dróg miejskich z istniejącą autostradą A2 (w węźle „Konotopa”) i planowaną autostradą A2 w węźle „Lubelska” i innymi drogami krajowymi.

Późniejsze przekazanie tego zadania jest niedopuszczalne, gdyż uniemożliwi wykorzystanie środków unijnych. Niedotrzymanie terminów realizacji niniejszej inwestycji skutkować będzie utratą środków unijnych przeznaczonych na ten cel. Przedmiotowa inwestycja zasadniczo wpłynie na skrócenie czasu podróży oraz do znaczącego zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu, jak również wpłynie na zmniejszenie różnic społeczno-gospodarczych między północnymi i południowymi regionami kraju. Z uwagi na dbałość inwestora o komfort akustyczny mieszkańców, obok których będzie przechodziła ww. inwestycja, w ramach jej realizacji zostaną wybudowane na stosownej długości i wysokości ekrany akustyczne (zgodnie z Raportem oddziaływania na środowisko, w ramach powtórnej oceny oddziaływania na środowisko), które przyczynią się do zmniejszenia uciążliwości oddziaływania inwestycji na środowisko.

Biorąc pod uwagę powyższe należy przyjąć, iż literalna wykładnia przepisu art. 17 ust. 1 ustawy z 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych wskazuje przede wszystkim, że nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji jest obligatoryjne, jeżeli tylko właściwy zarządca drogi złoży wniosek uzasadniony interesem społecznym lub gospodarczym. Przytoczony przepis jest jednym z instrumentów mających zapewnić realizację wskazanego na wstępie celu omawianej ustawy, jakim jest zapewnienie sprawnego przebiegu inwestycji drogowych, a tym samym szybkiej modernizacji i rozbudowy sieci dróg w kraju. Przez pryzmat takiego celu należy, więc odczytywać regulację zawartą w art. 17 ust. 1 specustawy drogowej.

Uwzględniając przedstawione rozważania należy przyjąć zgodnie z przyjętym orzecnictwem sądowo - administracyjnym (wyrok II SA/Ke 649/10), że rola organu rozpatrującego wniosek o nadanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności sprowadza się do stwierdzenia, czy podane przez właściwego zarządcę drogi powody żądania nadania decyzji rygoru, mogą być uznane za odpowiadające pojęciu jakiegokolwiek interesu społecznego lub gospodarczego. GDDKiA ma nadzieję, że w oparciu o ww. argumentację zarządca dróg krajowych wykazał ważny interes społeczny i gospodarczy.

Z powyższego jednoznacznie wynika, że nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest podyktowane ważnym interesem gospodarczym i społecznym, zatem organ uznał wniosek inwestora o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności za zasadny.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego organ I instancji zebrał i szczegółowo przeanalizował zgromadzony materiał dowodowy, mając na celu ustalenie stanu faktycznego sprawy. Całe postępowanie administracyjne zakończone przedmiotową decyzją wojewoda prowadził zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych.

W toku postępowania dokonano sprawdzeń wniosku pod względem formalno-prawnym oraz materialno-prawnym. W tym zakresie stwierdzono spełnienie przez wnioskodawcę ustawowych obowiązków. Wojewoda przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dokonał stosownych sprawdzeń oraz spełnił inne obowiązki nałożone na organ w przepisach prawa powszechnie obowiązującego w tym zapewnił stronom postępowania czynny udział.

Ponadto należy wskazać, iż zgodnie z art. 11i ust. 2 ustawy zrid, nie obowiązują przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Wojewoda doręcza decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy oraz zawiadamia o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń, odpowiednio w urzędzie wojewódzkim (...) oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, na stronach internetowych tych gmin, a także w prasie lokalnej. Ponadto wysłał zawiadomienie o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu na adres wskazany w katastrze nieruchomości – art. 11f ust. 3 cytowanej wyżej ustawy.

Wobec niestwierdzenia naruszeń w tym zakresie, orzeczono jak w sentencji.

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego, Plac Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



z up. Wojewody Mazowieckiego
Aleksandra Krzosa
Zastępca Dyrektora
Wydziału Infrastruktury

Załączniki:

Załącznik nr 1 - projekt budowlany

Załącznik nr 2 – mapy zatwierdzające podział nieruchomości

Otrzymują:

1. Pan Artur Raczak – pełnomocnik inwestora
Warbud S.A. ul. Domaniewska 32, 02-672 Warszawa (+ załączniki, w tym 2 egz. projektu)
2. aa (+1 egz. projektu budowlanego + 1 egzemplarz załącznika nr 2)

Pozostałe strony postępowania zawiadamia się, w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, na stronach internetowych tych gmin, a także w prasie lokalnej. Ponadto zawiadomienie o wydaniu przedmiotowej decyzji wysyła się dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystym na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

Do wiadomości:

1. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego,
ul. Czereśniowa 98, 02-456 Warszawa (+1 egz. projektu budowlanego)
2. Wydział Skarbu Państwa i Nieruchomości w miejscu, (+1 egz. załącznika nr 2)
3. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa

ponadto zostaną przekazane ostateczne decyzje poniższym organom:

1. Wydział Skarbu Państwa i Nieruchomości w miejscu,
2. Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy – Wydział Ksiąg Wieczystych,
al. Solidarności 58, 00-240 Warszawa
3. Prezydent Miasta Stołecznego Warszawy – ewidencja gruntów
pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
4. Sąd Rejonowy w Otwocku – VI Wydział Ksiąg Wieczystych,
ul. Armii Krajowej 2, 05-400 Otwock
5. Starosta Otwocki – ewidencja gruntów
ul. Górna 13, 05-400 Otwock
6. Mazowiecki Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego
ul. Czereśniowa 98, 02-456 Warszawa

