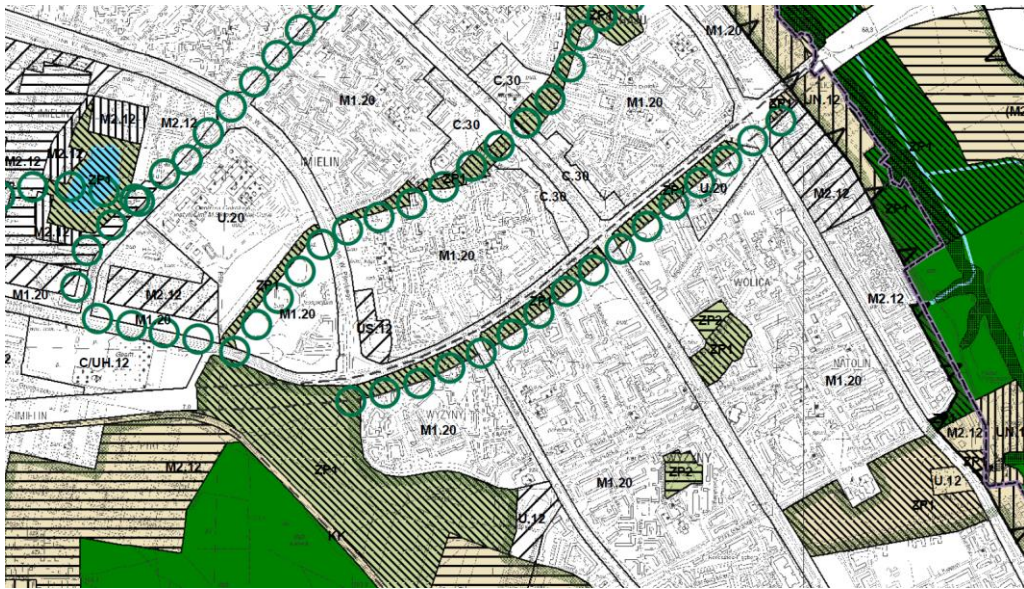
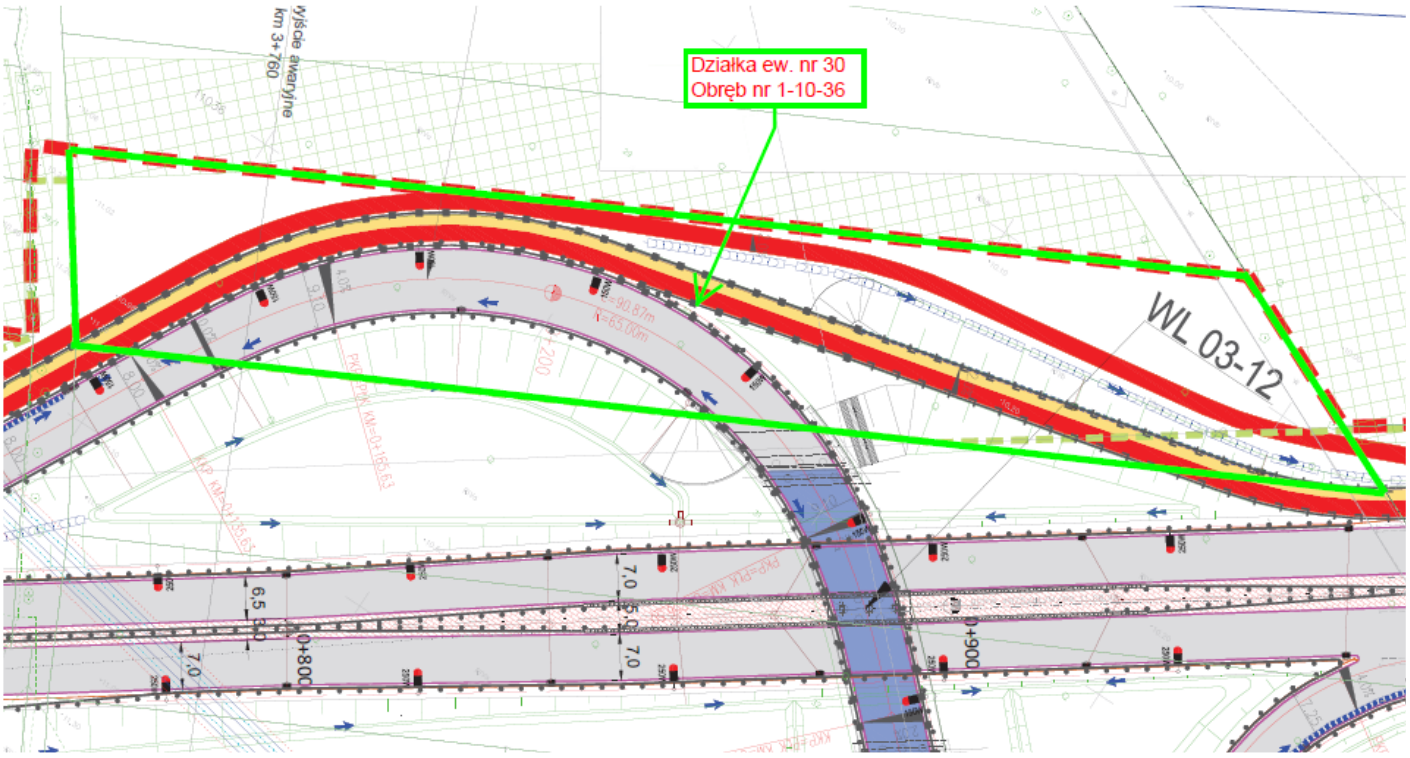


NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
1	Ursynów	<p>W związku z planowaną lokalizacją węzła Ursynów Wschodni oraz węzła Ursynów Zachodni na działkach będących w chwili obecnej własnością Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie jak również w bezpośrednim ich sąsiedztwie uprzejmie proszę o udzielenie informacji w poniżej wymienionych zakresach:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Jaka jest planowana lokalizacja wyrzutni spalin oraz ich wielkość i zasięg.2. W jaki sposób i na jaką wysokość spaliny będą z tunelu usuwane.3. Jaki jest przewidywany wpływ na środowisko w bezpośrednim sąsiedztwie wyrzutni spalin, wlotu i wylotu tunelu oraz w bezpośrednim sąsiedztwie obydwu węzłów, informacje te są niezbędne z uwagi na wykorzystywanie nieruchomości na cele rekreacyjne i dydaktyczno naukowe. W rejonie węzła Ursynów Wschodni znajduje się : W placówkach tych prowadzone są zajęcia dla studentów Wydziału Medycyny Weterynaryjnej. <p>Wydziału Medycyny Weterynaryjnej Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie jest jedną z nielicznych takich placówek na terenie Polski i leczone są w niej zwierzęta z całego kraju. Ponadto nadmienić należy, że prowadzi również zajęcia hipoterapii dla niepełnosprawnych dzieci.</p> <p>Natomiast planowany węzeł Ursynów Zachodni znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie Lasu Kabackiego oraz na terenach z przeznaczeniem pod rekreację.</p> <ol style="list-style-type: none">4. Jaka jest planowana powierzchnia zajęcia terenu w okolicy obydwu węzłów, które działki ewidencyjne i w jakim zakresie planowane są do przejęcia przez GDDKiA w celu realizacji inwestycji.5. Jaki jest planowany termin rozpoczęcia procedury wykupu nieruchomości i wypłaty odszkodowań za przejęte nieruchomości. <p>Informacje w powyższym zakresie są niezbędne do prowadzenia właściwej gospodarki nieruchomościami będącymi własnością SGGW w Warszawie zlokalizowanymi na terenie dzielnicy Ursynów i Wilanów w perspektywie najbliższych lat oraz planowanej inwestycji polegającej na budowie Południowej Obwodnicy Warszawy odcinek Puławska – Lubelska.</p>	<p>Ad 1) 2) i 3)</p> <p>Spaliny z tunelu usuwane będą przez wyrzutnie spalin w sytuacjach kiedy stężenia substancji w tunelu osiągną założone (dopuszczalne) stężenia (automatyczny pomiar CO, NO i widoczności) wówczas czujniki uruchomią wentylatory wentylacji mechanicznej. W sytuacji, kiedy założone stężenia substancji nie będą przekraczane spaliny z tunelu usuwane będą za pomocą wentylatorów podwieszonych w tunelu poprzez portale tunelu. Szacowany czas pracy wyrzutni to ok. 15-20 % czasu w roku, w sytuacjach spowolnionego ruchu w tunelu, np. godziny szczytu, zator.</p> <p>Wyrzutnie zlokalizowane będą w odległości ok. 45-50 m od wlotów (portali tunelu). Szacowana wysokość wyrzutni spalin z tunelu to ok. 10 m. Ich wysokość może ulec niewielkiej korekcie w dół po szczegółowych rozwiązaniach wentylacji tunelu .</p> <p>Wysokość wyrzutni może być jeszcze korygowana w zależności od rozwiązań czerpni powietrza (czerpnia i wyrzutnia są zlokalizowane w tym samym punkcie) tak aby substancje z wyrzutni nie były zasysane przez czerpnię i wprowadzane do tunelu.</p> <p>Wysokość wyrzutni spalin dobrana została w taki sposób aby nie były przekroczone standardy jakości powietrza poza terenem do którego Inwestor będzie miał tytuł prawny. W obliczeniach uwzględniono aktualne tło zanieczyszczenia powietrza na terenie Ursynowa. Aktualny stan zanieczyszczenia powietrza został określony przez Wojewódzkiego Inspektora Ochrony Środowiska w Warszawie.</p> <p>Wysokość emisji spalin z wyrzutni będzie odpowiadała wysokości wyrzutni. Nie przewiduje się aby temperatura wyrzucanego zanieczyszczonego powietrza oraz ich prędkość była na tyle duża aby spowodować znaczące wyniesienie spalin ponad wysokość wyrzutni.</p> <p>Maksymalne stężenia w powietrzu powodowane emisją z wyrzutni spalin o wysokości 10 m będą odnotowywane w odległości ok. 41 m od jej lokalizacji.</p> <p>W przypadku zastosowania np. wyrzutni o wysokości 15 m maksymalne stężenia powodowane emisją z wyrzutni odnotowywane byłyby w odległości ok. 47 m od jej lokalizacji.</p> <p>Ad 4) W ramach projekt pod planowaną trasę POW przewiduje się:</p> <p>Obręb 1-10-35 Działka nr 69 – zajęcie całej działki Działka nr 215 – zajęcie całej działki Obręb 1-11-15 Działka nr 3 – zajęcie ok 5980m2 Obręb 1-10-36 Działka nr 65 – zajęcie całej działki Działka nr 129 – zajęcie ok 13080m2 Obręb 1-10-39 Działka nr 7 – zajęcie ok 9960m2 Działka nr 6 – zajęcie ok 9460m2 Działka nr 4/2 – zajęcie całej działki Obręb 1-10-79 Działka nr 73 – zajęcie całej działki Działka nr 65/1 – zajęcie całej działki Obręb 1-10-80 Działka nr 4/1 – zajęcie ok 6200m2 Działka nr 4/3 – zajęcie ok 11640m2 Działka nr 22/2 – zajęcie ok 6410m2</p> <p>Ad 5)</p> <p>Zgodnie z art. 12 ust. 4 Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych 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 (ZRID) 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.</p> <p>Stosownie do zapisów art. 4b 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 sytuacji gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany zostanie rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 4g Wojewoda Mazowiecki powinien wydać decyzję ustalającą wysokość odszkodowania w terminie 60 dni od dnia nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności.</p> <p>Wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5 % wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego, gdy 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:</p> <ol style="list-style-type: none">1) doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID ,2) doręczenia postanowienia o nadaniu decyzji ZRID rygoru natychmiastowej wykonalności albo3) w którym decyzja ZRID stała się ostateczna

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
2	Ursynów	<p>1. Wnosimy o <u>nieodprowadzanie ścieków opadowych i roztopowych z drogi ekspresowej S2 (POW) odcinek węzeł Puławska-węzeł Przyczółkowa do zlewni Potoku Służewieckiego, w tym także do Rowu Grabowskiego, Rowu Wolica i kanalizacji burzowej dzielnicy Ursynów (obejmującego też kolektor pod ulicą Płaskowickiej).</u> Odprowadzanie tych wód do Potoku Służewieckiego w przypadku dużych opadów spowoduje katastrofę ekologiczną, podtopienia i powodzie, narazi Skarb Państwa na olbrzymie straty związane bezpośrednio ze skutkami powodzi i podtopień, a także na koszty wynikające z roszczeń cywilno-prawnych mieszkańców i podmiotów prawnych (w tym Muzeum Pałacu w Wilanowie będącego na liście Pomników Historii Prezydenta RP).</p> <p>Do odprowadzania w/w ścieków deszczowych i roztopowych należy zrealizować osobny kanał deszczowy (kolektor wodny) wzdłuż drogi ekspresowej ze zrzutem bezpośrednio do rzeki Wisły. Ponadto wszystkie zrzuty do odbiorników należy wyposażać w regulatory przepływu, dobrane na ilości zgodne z pozwoleniem wodno-prawnym, oraz przepływomierze i zawory odcinające umożliwiające zamknięcie zrzutu w przypadku przekroczenia przepływu. Do obliczeń należy przyjąć natężenie opadu min. $Q=300 \text{ l/s/ha}$ oraz czas retencji w zbiornikach retencyjnych 14 dni.</p> <p>2. Wnosimy o <u>rozpoczęcie inwestycji budowy obwodnicy węzeł Puławska-rzeka Wisła od wykonania opisanego powyżej kanału deszczowego odprowadzającego wodę do Wisły (jako warunek obowiązkowy dla wykonawcy inwestycji). Jest to krytyczne dla zapewnienia bezpieczeństwa mieszkańców i mienia na terenie dzielnic Ursynów i Wilanów.</u> Niezwykle istotne jest bezpośrednie odprowadzenie do Wisły wody w okresie realizacji inwestycji drogi S2, zwłaszcza ze względu na wykonywanie długiego i głębokiego tunelu pod Ursynowem, tym bardziej pod I linią metra. Nie ma gwarancji, że nie wpłynie to choćby przejściowo na zaburzenie poziomu wód podziemnych i konieczność odprowadzania dodatkowych wód. Jak pokazują liczne przykłady inwestycji na terenie Warszawy, trudności związane z wodami podziemnymi mogą być olbrzymie. Nie jest możliwe odprowadzanie wód do zlewni Potoku Służewieckiego.</p> <p>3. Wnosimy również o <u>nieodprowadzanie wody opadowej i roztopowej do zlewni Potoku Służewieckiego na odcinku obecnie realizowanej drogi S2 do węzła Puławska.</u> Zgodnie z dokumentacją Wojewódzkiego Zarządu Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie (zarządcy Potoku) obecne możliwości przyjmowania wód do Potoku Służewieckiego są przekroczone, a po zrealizowaniu prowadzonej teraz inwestycji sytuacja powodziowa dużego obszaru Warszawy może być dramatyczna. Już obecnie w przypadku deszczy nawalnych następuje intensywne wylewanie wód poza koryto Potoku Służewieckiego.</p> <p>W latach 2010-2012 było wiele podtopień rozległych terenów Wilanowa, w tym naszych posesji i ulic spowodowanych wylewaniem wody z Potoku Służewieckiego i Rowu Wolica.</p>	<p>Ad.1. Ścieki opadowe z drogi ekspresowej S2 nie będą odprowadzane do zlewni Potoku Służewieckiego, ani do żadnego rowu mającego ujście do Potoku Służewieckiego. Innym zagadnieniem jest odwodnienie przebudowywanych dróg miejskich w rejonie projektowanej trasy POW. Nad tunelem i w jego rejonie w ramach budowy drogi ekspresowej przebudowywane są ulice miejskie i z tych ulic wody odprowadzane są jak do tej pory do istniejącej kanalizacji deszczowej. Ścieki deszczowe z drogi S2, węzłów i dróg dojazdowych odprowadzone zostaną układem ciśnieniowym do Wisły. Wyposażenie techniczne układu odprowadzającego będzie zgodne z warunkami technicznymi zarządcy odbiornika. Obliczenia odwodnienia są prowadzone zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami) dla opadu o prawdopodobieństwie wystąpienia $p=10\%$ co daje max. natężenie opadu ok. $q=218 \text{ dm}^3/\text{s}$ ha przy czasie trwania opadu 600 s. Czas retencji w zbiornikach wynika z wielkości dopływu i odpływu ze zbiornika a nie jest wartością zakładaną.</p> <p>Ad.2. Zakładamy, że Wykonawca powinien rozpocząć prowadzenie robót o zapewnienia sobie możliwości odprowadzania wód z terenu budowy do odbiorników. W tym rejonie jedynym zakładanym odbiornikiem jest rzeka Wisła.</p> <p>Ad.3. Zrzut ścieków z wybudowanej drogi ekspresowej S2 Konotopa – Puławska oraz S79 Lotnisko – Marynarska odbywa się zgodnie z posiadanymi przez GDDKiA decyzjami administracyjnymi. Jednocześnie informujemy, że GDDKiA wspólnie z m. st. Warszawa pracuje nad rozwiązaniem problemu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w południowej części lewobrzeżnej Warszawy.</p>

3

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
4	Ursynów	<p>1) Rozważenie możliwości nawiązania współpracy z Urzędem m.st. Warszawy w celu budowy drugiej jezdni ul. Płaskowickiej w ramach budowy tunelu pod Ursynowem. Zakres koniecznej przebudowy infrastruktury podziemnej może także uzasadniać wykorzystanie podczas budowy S2 istniejącej jezdni ul. Płaskowickiej jako drogi technologicznej, a po zakończeniu budowy S2 odbudowę ul. Płaskowickiej w przekroju dwujezdniowym.</p> <p>2) Przejazdy dla rowerów powinny być zlokalizowane bliżej tarczy skrzyżowań, niż przejścia dla pieszych. Ścieżka rowerowa wzdłuż ul. Płaskowickiej powinna być odsunięta w kierunku południowym tak, aby podczas budowy przekroju dwujezdniowego ul. Płaskowickiej nie było konieczności rozbiórki ścieżki rowerowej. W celu zachowania ciągłości ścieżki dla rowerów na całej długości zadania zaprojektować następujące brakujące fragmenty ścieżki rowerowej:</p> <p>a) od ul. Rosoła do wschodnich granic węzła Ursynów-Wschód,</p> <p>b) w rejonie węzła Przyczółkowa oraz kilkadziesiąt metrów dalej na wschód w okolicy zbiorników retencyjnych,</p> <p>c) w rejonie węzła Wał Miedzeszyński,</p> <p>d) w rejonie węzła Patriotów.</p> <p>3) Zaprojektować brakujący fragment chodnika pomiędzy ulicą Orszady a ulicą Kokosową.</p> <p>4) Zaprojektować kładkę pieszo-rowerową w ciągu Mszańskiej-Sarny w celu umożliwienia mieszkańcom swobodnego przemieszczania się pomiędzy przyległymi terenami.</p> <p>5) Celem zachowania zabudowy z lat 30-tych XX wieku w rejonie Zagórza (km 18+100) w porozumieniu z właścicielem rozważyć przesunięcie zbiornika retencyjnego i północnej drogi serwisowej.</p> <p>6) Odtworzyć zagospodarowanie terenu z zachowaniem zapisów wynikających ze SUIKZP, tzn. zachować powiązania przyrodnicze pomiędzy północno-zachodnią częścią Lasu Kabackiego a Skarpą Warszawską poprzez wprowadzenie terenów zielonych.</p> <p>7) Wlot zachodni do tunelu zlokalizować w ok. km 0+800 tak, aby na stopie tunelu znajdowała się łącznica węzła Ursynów-Zachód w kierunku ul. Płaskowickiej. Pozwoli to na ograniczenie dostępności osób postronnych do wlotu tunelu, a także na lepszą ochronę przyległych terenów przed hałasem.</p> <p>8) Rozważyć zaprojektowanie przejazdu z łącznicy węzła Puławska w kierunku wschodnim na łącznicę węzła Ursynów-Zachód w kierunku ul. Płaskowickiej oraz w kierunku przeciwnym celem zapewnienia bezpośredniego przejazdu pomiędzy ul. Puławską a ul. Gandhi.</p>	<p>Ad. 1) W wyniku nawiązanej współpracy GDDKiA i m. st. Warszawy ustalono, że druga jezdnia ul. Płaskowickiej zostanie zrealizowana staraniem m. st. Warszawy.</p> <p>Ad. 2)</p> <p>- Wszystkie nowo projektowane przejazdy dla rowerów zostały zlokalizowane bliżej tarczy skrzyżowania, niż przejścia dla pieszych. Wyjątek stanowi skrzyżowanie ulicy Płaskowickiej i Pileckiego, gdzie zaadoptowano stan istniejący.</p> <p>- Lokalizacja projektowanego ciągu pieszo-rowerowego umożliwia rozbudowę ulicy Płaskowickiej do przekroju dwujezdniowego z zachowaniem normatywnych odległości.</p> <p>- W projekcie zapewniono ciągłość ścieżki rowerowej na odcinkach wymienionych w punktach: a), b), c), d).</p> <p>Ad.3. Ze względu na dużą różnicę wysokości pomiędzy ulicą Kokosowa a Orszady (około 14m) nie ma możliwości zaprojektowania chodnika bezpośrednio na skarpie.</p> <p>Połączenie ulicy Kokosowej z ulicą Orszady zapewnia zaprojektowany ciąg pieszo-rowerowy na obiekcie WD 03-02 po stronie północnej, lub na obiekcie WL 03-03 po stronie południowej.</p> <p>Odcinek pomiędzy ul. Orszady a ulicą Kokosową znajduje się poza Liniami rozgraniczającymi opracowania oraz Decyzji Środowiskowej.</p> <p>Ad. 4) W ciągu ulicy Mszańskiej – Zabawnej (Sarny) zaprojektowano wiadukt drogowy. Dla obsługi ruchu pieszego przewidziano chodnik, natomiast ruch rowerowy będzie odbywał się jezdnią, na zasadach ogólnych.</p> <p>Ad. 5) Zbiornik i droga została przesunięta w sposób umożliwiający pozostawienie istniejącego budynku. Likwidacji ulegną boisko i kort tenisowy.</p> <p>Ad. 6) Według studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Warszawy dla rejonu ul. Płaskowickiej i planowanego tunelu wskazany jest kierunek zagospodarowania jako tereny zieleni urządzonej ZP1 na których:</p> <ul style="list-style-type: none">ustala się :ochronę i utrzymanie funkcji,zakaz zmniejszania powierzchni terenu,zachowanie powierzchni biologicznie czynnej (PBC) minimum 90% na terenach objętych prawnymi formami ochrony przyrody oraz na terenach położonych w ich otulinach;zachowanie powierzchni biologicznie czynnej (PBC) minimum 70% na pozostałych terenach, z wyjątkiem:terenów Pola Mokotowskiego i Parku Skaryszewskiego, dla których określa się minimum 80% PBC,istniejących urządzonych terenów zieleni, na których wskaźnik PBC jest mniejszy niż 70%, gdzie dopuszcza się jego zachowanie bez możliwości pomniejszenia;dla parków zabytkowych obowiązek rewitalizacji według wymogów wynikających z ochrony wartości zabytkowych i kulturowych.dopuszcza się:modernizację istniejącej i realizację nowej zabudowy związanej z funkcją terenu charakterze architektury ogrodowej, przeznaczonej m.in. na funkcję usługową (np. kawiarnie, cukiernie), gospodarczą (np. oranżerie, cieplarnie), dekoracyjną (np. altany, pergole, grotty) oraz komunikacyjną (np. schody, ścieżki, mostki), urządzenia wodne (np. fontanny, studnie, stawy), urządzenia związane z placami zabaw dla dzieci, urządzenia sportowe i rekreacyjne (np. boiska), a także obiekty pamiątkowe i ogrodzenia,zachowanie, remont i przebudowę istniejących obiektów budowlanych,przekształcenie ogrodów działkowych w tereny zieleni urządzonej o charakterze publicznym, <p>Poniżej wycinek z rysunku studium przedstawiającego kierunki zagospodarowania przestrzennego w odniesieniu do systemu przyrodniczego</p>  <p>Teren objęty planowaną realizacją tunelu w ciągu POW nie jest objęty obowiązującymi planami zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Ad. 7) Lokalizacja wlotu po stronie zachodniej w km ok. 0+800 nie pozwoli spełnić warunków zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. (zmiana ilości pasów ruchu może nastąpić w odległości nie mniejszej niż 170 m w terenie zabudowy przed wlotami do tunelu).</p> <p>Ad. 8) Powiązanie ul. Płaskowickiej z ul. Gandhi zapewnione będzie poprzez ul. Płaskowicką</p>

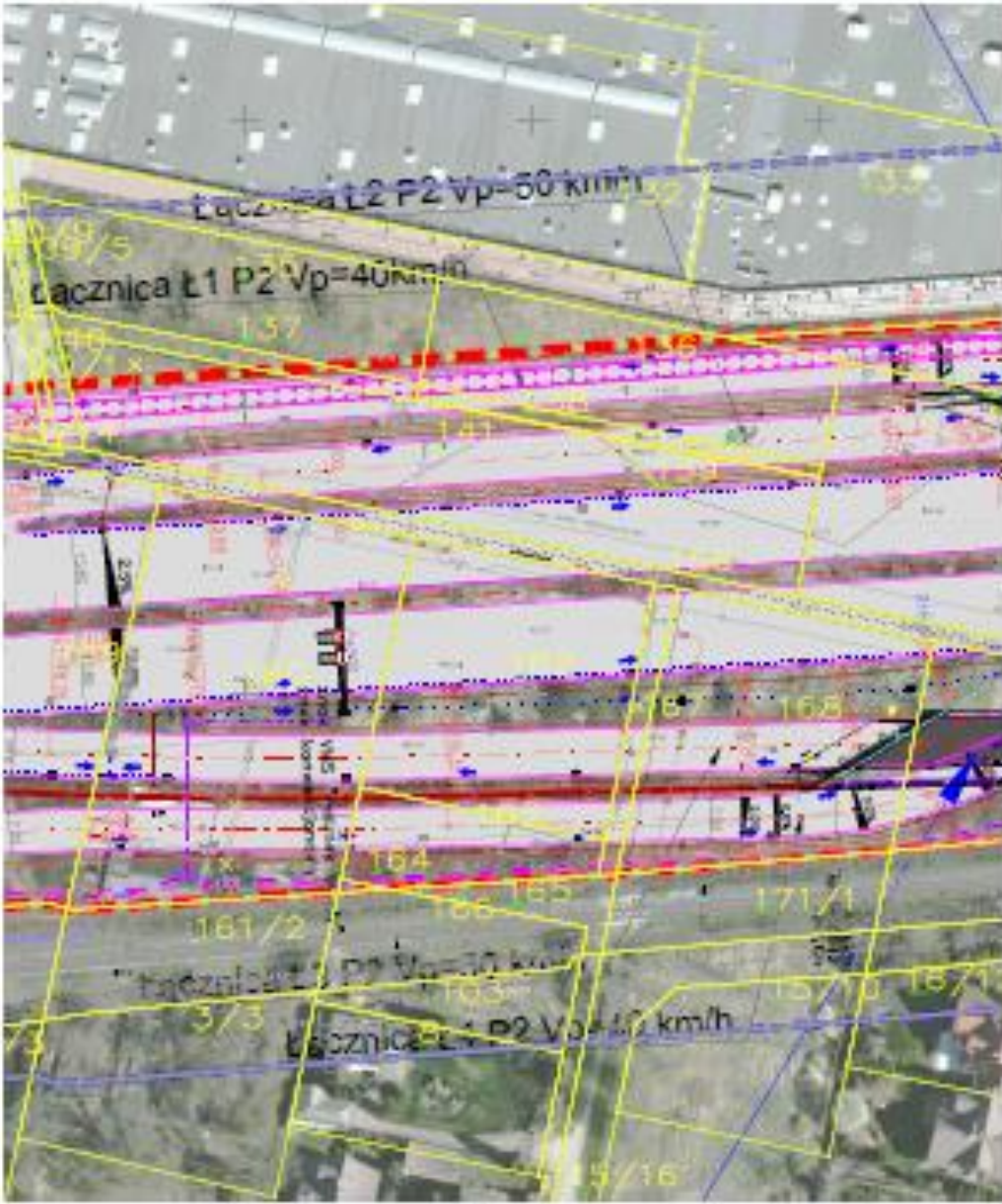
NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
5	Ursynów	<p>PROSZE O INFORMACJE CZY DZIAŁKA NR EW. 30 Z OBRĘBY 1-10-36 BĘDIE OBJĘTA REALIZACJĄ PLANU WĘZŁA URSYNÓW-WSCHÓD. ZACHODNIA CZĘŚĆ DZIAŁKI POŁOŻONA JEST W LINIACH ROZGRANICZAJĄCYCH UL. OZNACZONEJ NA PLANIE ZAGOSPODAROWANIA SYMBOLEM 1-10-36. POŁUDNIOWO-WSCHODNI NAROŻNIK DZIAŁKI ZNAJDUJE SIĘ W PROJEKTOWANYCH LINIACH ULICY OZNACZONEJ NA PLANIE 2-KDE</p>	<p>W ramach prowadzonych prac projektowych dotyczących Koncepcji Programowej trasy POW projekt przewiduje ingerencję w powierzchnie działki opisanej we wniosku tj: działki nr 30 z obrębu 1-10-36.</p> 

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
6	Ursynów	<p>Uwagi do planowanej trasy S2.</p> <p>1. Czy planowany twór w postaci trasy S2 przebiegający przez gęsto zaludnione dzielnice m.st. Warszawy, przecinający, niczym mieczem, jej żywą tkankę mieszkaniową możemy nazwać OBWODNICĄ? Taka nazwa może być dobra – choć niekoniecznie – pół wieku temu kiedy planowano powstanie tej trasy. Wówczas planowana trasa mogłaby nazywać się obwodnicą, bo nasze miasto było dużo mniejsze. Ale nie teraz. Przypominam, że miała ona nazywać się trasą Niebieskich Migdałów. Dlaczego „niekoniecznie”? Mianowicie uważam, że ludzie zajmujący się profesjonalnie planowaniem takich inwestycji powinni myśleć przyszłościowo i już wtedy odsunąć maksymalnie ich przebieg od każdego miasta, a tym bardziej tak dużego jakim jest Warszawa. Bo jest rzeczą oczywistą, że miasto z czasem i tak się „rozrośnie”. Obecnie dalej obwodnica, żeby była obwodnicą jak wskazuje nazwa, winna przebiegać poza miastem. A Warszawa praktycznie kończy się za Piasecznem. I do Góry Kalwarii niedaleko... Gdyby nie tablice oznaczające granice Warszawy, trudno byłoby zorientować się, że dopiero wjeżdżamy na teren miasta Warszawa, bo przyległe miejscowości łączą się już z naszą stolicą. Dlatego uważam, że jak najbardziej zasadnym jest powrót do pierwotnego planu jej przebiegu tj. na południe od Góry Kalwarii. Dlaczego wykluczono ten wariant?</p> <p>2. Uważam, że tak zaplanowany przebieg autostrady A2, a dla złagodzenia wrażenia odbiorców planu, że to nie autostrada przebiega przez miasto, nazwano trasą S – trasą szybkiego ruchu. Uważam, że jest ZBRODNIĄ na żywym organizmie jakim jest życie mieszkających tu ludzi, których ta inwestycja dotyka budowanie tej trasy.</p> <p>Nazywajmy rzeczy po imieniu! Uważam, że nie dobrze jest, aby taka trasa międzypaństwowa przebiegała przez naszą stolicę nie tylko ze względów społecznych... Gdy na świecie takie trasy odsuwane są od miast, u nas czyni się odwrotnie! I to za jak ogromne pieniądze!!! Używając przy tym różnych manipulacji technicznych, aby NA SIŁĘ dopiąć swego i wpuścić ten śmiercionośny twór przez miasto Warszawę. Jak my, jako Polacy, wyglądamy w oczach innych państw planując coś podobnego?</p> <p>3. Ponadto uważam, że karygodną rzeczą jest świadome niszczenie pomników naszej historii jak zespół pałacowo-parkowy Wilanów, Natolin...czy całego ekosystemu w rejonie przebiegu planowanej trasy. Czy osoby, które podpiszą się pod tym planem nie zgodnym z wszelakimi zasadami, nie mają się odpowiedzialności przed potomnymi? Bo na chwilę obecną obciążą to ich sumienia w sposób oczywisty.</p> <p>4. Uważam również, że obierając taką lokalizację dla tej śmiercionośnej trasy (ogromne ilości rakotwórczych spalin) zniszczy się zdrowie a w konsekwencji życie ludzi na terenach gęsto zaludnionych (Ursynów) jak i na chwilę obecną rządziej zaludnionych (np. po obydwu stronach Wisły). Uważam, że jest to krótkowzroczność w myśleniu i postrzeganiu oraz nieliczenie się z losem Rodaków. Czy dobro ludzi nie jest rzeczą nadrzędną? A może omawiana śmiercionośna inwestycja planowana na długo, długo po nas? Które dobro jest ważniejsze?</p>	<p>Ad. 1, 2, 3, 4) Przedmiotowa droga ekspresowa S2 realizowana jest w oparciu o następujące decyzje:</p> <ul style="list-style-type: none"> Decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia znak WOOS-II.4200.12.2011.JI z 29.04.2011r. Decyzja Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak DOOS.IDK.4200.14.2011.AA. z 02.12.2011r.

**Projekt i budowa drogi ekspresowej S2 - Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” z podziałem na trzy zadania:
Zadanie „A” od węzła Puławska (bez węzła) do węzła Przyczółkowa (bez węzła) o długości ok. 4,6km; Zadanie „B” od węzła Przyczółkowa (z węzłem) do węzła
Wał Miedzeszyński (z węzłem) o długości ok. 6,5km; Zadanie „C” od węzła Wał Miedzeszyński (bez węzła) do węzła Lubelska (bez węzła) o długości ok. 7,5km**

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
7	Ursynów	<p>Zgodnie z zaprezentowanymi na spotkaniu informacyjnym dnia 17 stycznia 2013 roku w Urzędzie Dzielnicy Ursynów informacjami, pas awaryjny w planowanym tunelu wzdłuż ul. Płaskowickiej ma mieć szerokość 3,75m, co umożliwi zagospodarowanie go w przyszłości na czwarty pas ruchu. Pragnę zwrócić Państwa uwagę, iż zgodnie z Decyzją o Środowiskowych Uwarunkowaniach Zgody na Realizację Przedsięwzięcia dla drogi ekspresowej S2 na odcinku w. Puławska – w. Lubelska, wydaną dnia 29 kwietnia 2011 roku przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, szerokość pasa awaryjnego w tunelu ma wynosić 3,0m. Stosowną informację znaleźć można w załączniku do Decyzji z opisem charakterystyki planowanego przedsięwzięcia inwestycyjnego, w dziale „Parametry techniczne drogi”.</p> <p>Prosiłbym o dokonanie czynności sprawdzających, czy taka rozbieżność między decyzją uzgadniającą uwarunkowania środowiskowe, a dokumentacją projektową, nie może w przyszłości posłużyć organizacjom typu NIMBY jako środek do zablokowania inwestycji na gruncie formalno-prawnym.</p>	Według naszej opinii zmiana szerokości pasa awaryjnego w obrębie tunelu w dokumentacji projektowej w stosunku do uwarunkowań określonych w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie będzie powodować potrzeby uzyskania zamiennnej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach ponieważ z tytułu zmiany szerokości pasa nie zmienia się natężenie ruchu, nie ulega poszerzeniu granica pasa drogowego ani kategoria planowanej drogi oraz nie zwiększa się oddziaływanie inwestycji na środowisko.
8	Ursynów	<p>1) Wnioskuje o możliwość dojścia naszego do Łazu Kabackiego? od ulicy Płaskowickiej - na wysokości ul. Ludwika Gandzki - do ulicy Żołny, podziemnym przejściem pod płaskowicką trasą lub przesiadką naziemnym.</p>	W projekcie koncepcji Programowej trasy POW połączenie rejonu ul. Gandhi z ul. Żołny jest realizowane na wysokości ul. Polskie Drogi oraz drogę DD1 (prowadzone przejście jest na poziomie istniejącego terenu).
9	Ursynów	<ul style="list-style-type: none"> • Połączenie drogi rowerowej oraz chodnika od ulicy Nowoursynowskiej przez skarpy na Wilanów. Na załączonych dokumentach droga rowerowa od strony Ursynowa kończy się zaraz za ulicą Nowoursynowską. • Poprowadzenie drogi rowerowej oraz chodnika na odcinku od ulicy Rosoła na Wilanów również od strony południowej, co pozwoli pokonać odcinek w kierunku wschód-zachód zatrzymując się jedynie na światłach ulicy Rosoła, bez konieczności pokonywania ulicy Płaskowickiej. 	Po stronie północnej projekt zakłada połączenie dzielnicy Ursynów z terenami dzielnicy Wilanów poprzez poprowadzenie chodnika i ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Płaskowickiej i dalej w kierunku wschodnim (z wykorzystaniem na części długości drogi dojazdowej DD3). Po stronie południowej projekt zakłada połączenie dzielnicy Ursynów z terenami dzielnicy Wilanów poprzez poprowadzenie ścieżki rowerowej wzdłuż łącznicy łączącej ul. Płaskowickiej z trasą POW w kierunku wschodnim.
10	Ursynów	<p>W związku z planowaną budową drogi ekspresowej w rejonie ulicy w Warszawie dzielnicy Ursynów proszę o uwzględnienie potrzeb użytkowników parkingów zlokalizowanych w pasie przyległym do ulicy pomiędzy ulicą i ulicą</p> <p>Parkingi (ogólnodostępne oraz strzeżone) są usytuowane przy osiedlu ul. na działce ewidencyjnej 1 w obrębie 1-11-02 oraz części działki 29 z obrębu 1-10-21. Parkingi te już teraz są przepełnione będąc jedynymi większymi w tym rejonie.</p>	Projekt na etapie koncepcji Programowej zakłada po realizacji tunelu odtworzenie wszystkich miejsc parkingowych opisanych we wniosku tj: pomiędzy ul. Pileckiego i ul. Stryjeńskich.
11	Ursynów	<p>W rejonie Skarpy Ursynowskiej (Warszawskiej) w km 3+300 do 3+600 stwierdza się nieciągłość planowanej do wykonania DDR. Nieciągłość ta wynika z faktu „dowiązania do stanu istniejącego”, który jest w stanie zdegradowanym i znacząco odbiegającym od wysokich standardów projektowanej DDR. Wnioskuje o wykonanie ciągłej DDR o podobnym standardzie na całej długości POW, w tym w km 3+300 do 3+600, w całości podczas tej budowy.</p>	Po stronie północnej projekt zakłada połączenie dzielnicy Ursynów z terenami dzielnicy Wilanów poprzez poprowadzenie chodnika i ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Płaskowickiej i dalej w kierunku wschodnim (z wykorzystaniem na części długości drogi dojazdowej DD3).

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
12	Ursynów	<p>Uprzejmie proszę o wprowadzenie zmian w projekcie drogi rowerowej, która będzie przebiegać nad Południową Obwodnicą Warszawy na terenie Dzielnicy Ursynów:</p> <p>Wnioski szczegółowe:</p> <p>Skrzyżowanie ul. Płaskowickiej z planowaną ul. Gandhi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - przesunięcie drogi dla rowerów bliżej jezdni <p>Skrzyżowanie ul. Płaskowickiej z ul. Pileckiego</p> <ul style="list-style-type: none"> - przesunięcie drogi dla rowerów bliżej jezdni, - zaplanowanie przejazdów dla rowerów przez wszystkie wloty skrzyżowania ulic <p>Skrzyżowanie ul. Płaskowickiej z ul. Dereniową</p> <ul style="list-style-type: none"> - zaplanowanie przejazdów dla rowerów przez wszystkie wloty skrzyżowania ulic <p>Skrzyżowanie ul. Płaskowickiej z al. KEN</p> <p>zaplanowanie przejazdów dla rowerów przez wszystkie wloty skrzyżowania ulic</p> <p>Skrzyżowanie ul. Płaskowickiej z ul. Rosoła</p> <ul style="list-style-type: none"> - zaplanowanie przejazdów dla rowerów przez wszystkie wloty skrzyżowania ulic - budowa drogi rowerowej po południowej stronie POW (od Puławskiej do ul. Płaskowickiej), tak aby rowerzyści jadący z tzw. „Zielonego Ursynowa” na tzw. „Ursynów Wysoki” mogli się swobodnie przemieszczać <p>Okolice nowoursynowskiej: - Uzupełnienie brakującego odcinka drogi dla rowerów, tak, aby można było w sposób bezpośredni (nie na około) przejechać do dalszego odcinka drogi rowerowej znajdującego się za wylotem POW z tunelu) – budowa kładki pieszo-rowerowej</p> <ul style="list-style-type: none"> - poprowadzenie drogi dla rowerów wzdłuż POW na zjeździe ze skarpy - do rozpatrzenia: poprowadzenie drogi dla rowerów konsekwentnie po południowej stronie ul. Płaskowickiej, <p>Wnioski ogólne:</p> <ul style="list-style-type: none"> -zwiększenie promieni łuków do 20 m. - prowadzenie przejazdów rowerowych przez ulice lokalne grzbietem progów spowalniających <p>Wprowadzenie powyższych zmian w projekcie poprawi funkcjonalność omawianej drogi rowerowej.</p>	<p><u>Wnioski szczegółowe</u></p> <p>Skrzyżowanie ulicy Płaskowickiej z planowaną ulicą Gandhi <i>W rejonie skrzyżowania ulicy Płaskowickiej z ulicą Gandhi, odległość projektowanego ciągu rowerowego od jezdni wynika z potrzeby dowiązania go do stanu istniejącego.</i> <i>Ponadto przejazdy dla rowerów zostały odsunięte od skrajnego pasa ruchu drogi poprzecznej na odległość zapewniającą możliwość zatrzymania się przed przejazdem pojazdu skręcającego w prawo z tej drogi bez blokowania ruchu na wprost.</i></p> <p>Skrzyżowanie ulicy Płaskowickiej z ulicą Pileckiego <i>Uwaga odnośnie zaprojektowania kompletu przejazdów przez wszystkie wloty skrzyżowania została uwzględniona. Zaprojektowana geometria ciągu pieszo-rowerowego uwzględnia dowiązanie do istniejącego układu dróg rowerowych i chodników.</i> <i>Odsunięcie drogi dla rowerów zapewnia możliwość rozbudowy ulicy Płaskowickiej, z zachowaniem wymaganych minimalnych odległości od krawędzi jezdni a także terenu przeznaczonego pod zieleni izolacyjną.</i> <i>Ponadto przejazdy dla rowerów zostały odsunięte od skrajnego pasa ruchu drogi poprzecznej na odległość zapewniającą możliwość zatrzymania się przed przejazdem pojazdu skręcającego w prawo z tej drogi bez blokowania ruchu na wprost.</i></p> <p>Skrzyżowanie ulicy Płaskowickiej z ulicą Dereniową <i>Obecny etap dokumentacji uwzględnia wykonanie przejazdów dla rowerów przez wszystkie wloty skrzyżowania.</i></p> <p>Skrzyżowanie ulicy Płaskowickiej z al. KEN <i>Obecny etap dokumentacji uwzględnia wykonanie przejazdów dla rowerów przez wszystkie wloty skrzyżowania.</i></p> <p>Skrzyżowanie ulicy Płaskowickiej z ulicą Rosoła <i>Obecny etap dokumentacji uwzględnia wykonanie przejazdów dla rowerów przez wszystkie wloty skrzyżowania.</i> <i>Ze względu na bliską odległość bocznic kolejowej od węzła brak jest miejsca na wprowadzenie tam ciągu pieszo-rowerowego. Na odcinku od ulicy Puławskiej do ulicy Płaskowickiej ciągłość ruchu rowerowego zapewniona jest poprzez istniejący i projektowany układ dróg (istniejące ulice: Żołny, Rolna i projektowana droga dojazdowa nr 1).</i></p> <p>Okolice ulicy Nowoursynowskiej <i>W celu zapewnienia ciągłości ruchu pieszego i rowerowego w rejonie skarpy, po południowej stronie obwodnicy dodatkowo zaprojektowano drogę dla rowerów przy łącznicy zjazdowej (węzeł Ursynów Wschód - Łącznica Ł1) z ulicy Płaskowickiej na POW.</i></p> <p><u>Wnioski ogólne</u> <i>Jako minimalne wartości promieni łuków poziomych dla dróg rowerowych przyjęto 20m. Mniejsze wartości promieni wyokrąglających zostały zastosowane tylko w miejscach, w których wymaga tego geometria skrzyżowania lub dostępność terenu.</i> <i>Uwaga odnośnie prowadzenia przejazdów rowerowych przez ulice lokalne grzbietem progów zwalniających jest niemożliwa do uwzględnienia ze względu na bliską odległość od skrzyżowania. Zgodnie z DZ.U. Załącznik do nru 220, poz. 2181 z dnia 23 grudnia 2003r. progi zwalniające nie mogą być umieszczone bliżej niż 40m od skrzyżowania dróg i ulic.</i></p>

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
13	Ursynów	<p>Numery działki nr ew. 162 z obrębku 1-10-77</p> <p>Treść wniosku pę ul.</p> <p><i>Wnoskujemy o wykup naszej działki.</i></p> <p><i>czekamy o podjęcie rozkazu wyłączenia</i></p> <p><i>zprawy</i></p>	<p>Zgodnie z art. 12 ust. 4 Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych 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 (ZRID) 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.</p> <p>Stosownie do zapisów art. 4b 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 sytuacji gdy decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej nadany zostanie rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 4g Wojewoda Mazowiecki powinien wydać decyzję ustalającą wysokość odszkodowania w terminie 60 dni od dnia nadania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej rygoru natychmiastowej wykonalności.</p> <p>Wysokość odszkodowania powiększa się o kwotę równą 5 % wartości nieruchomości lub wartości prawa użytkowania wieczystego, gdy 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:</p> <ol style="list-style-type: none">1) doręczenia zawiadomienia o wydaniu decyzji ZRID ,2) doręczenia postanowienia o nadaniu decyzji ZRID rygoru natychmiastowej wykonalności albo3) w którym decyzja ZRID stała się ostateczna 

14	Ursynów	<p>Numer działki <u>68/1, 68/41 OBRĘB 1-10-14 N-WA WKANC</u></p> <p>Treść wniosku</p> <p>WNOSZE O NIEODPROWADZANIE ŚCIEKÓW OPADOWYCH ZE ZLEWNI W/W DROGI EXPRESOWEJ S2 ODCINEK PUŁAWSKA-WĘZŁ PRZYZCÓŁKOWA DO ROWU GRABOWSKIEGO I DO POTOKU SŁUŻEWIECKIEGO, ODPROWADZENIE ICH DO POTOKU SŁUŻEWIECKIEGO W PRZYPADKU DUŻYCH OPADÓW SPOWODUJE KATASTROFĘ EKOLOGICZNĄ, PODTOPIENIA I POWODZIE. DO ODPROWADZENIA W/W ŚCIEKÓW DESZCZOWYCH NALEŻY ZREALIZOWAĆ OSOBNY KANAŁ DESZCZOWY WZDŁUŻ DROGI EXPRESOWEJ ZE ZRZUTEM BEZPOŚREDNIO DO RZECI WISŁA, PONADTO WSZYSTKIE ZRZUTY DO ODBIORNIKÓW WYPOSAŻYĆ W REGULATORY PRZEPŁYWU DOBRANE NA IŁOŚCI ZGODNIE Z POZWOLENIEM WODNO-PRAWNYM, ORAZ PRZEPŁYWOMIERZE I ZAWORY ODCINAJĄCE UMOŻLIWIAJĄCE ZAMKNIĘCIE ZRZUTU W PRZYPADKU PRZEKROCZENIA PRZEPŁYWU. DO OBLICZEŃ NALEŻY PRZYJAĆ NATĘŻENIE OPADU min. $Q=300 \text{ l/s/ha}$, ORAZ CZAS RETENCJI W ZBIORNIKACH RETENCYJNYCH 14 DNI. <u>DLA OBLICZENIA WZELNIE ZBIORNIKA</u>, NA ODWRÓCIE NINIEJSZEGO WNIOŚKU ZAMIESZCZAM KOPIE PISMA URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO DLA POTWIERDZENIA W/W.</p> <p>STR. 2 PISMA URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJ. MAZOWIECKIEGO NR. RW - RM - 11.7324 8.2.2011, DS NR KANC 172457 2 dn 6.10.2011</p> <p>Na bieżąco oczyszczano również kraty zbierające zanieczyszczenia napływające korytem Potoku Służewieckiego, a urobek poddawano utylizacji.</p> <p>Pomimo wykonywanych zabiegów, dopływ z terenów zieleni miejskiej jest zbyt duży by Potok Służewicki mógł pomieścić wszystkie spływające do niego wody. Należy tu ponownie zwrócić uwagę na najbardziej naważny odcinek cieku, najczęściej nienasycony na występowanie wód z koryta, a mianowicie obszar ul. Przy Grobli, Artusowej i al. Włocławskiej w Warszawie. W tym rejonie do Potoku podłączony jest Rów Włocławski (pozostający w gestii MPWiK w Warszawie), którego przekrój poprzeczny jest ponad <u>dwukrotnie większy</u> niż jego odbiornika tj. Potoku Służewieckiego. Dopływ wód z tego rowu w okresie wylewów jest na tyle duży, że powoduje cofnięcie wód na Potoku Służewickim wzdłuż ul. Przy Grobli i w konsekwencji wylewanie wód z koryta Potoku na teren Stawów Kaletnich. Ponadto skumulowane wody Rowu Włocławskiego podciągają rejonu ulic Rzodkiewski, Orszady oraz Klimczaka w Warszawie. Zielenia Rowu Włocławskiego stanowi podziemnie dwóch oddzielnych kolektorów w ul. Cieszewskiego oraz Płaskowickiej obejmujących około 540 hektarów. Ścieki opadowe z tak dużego terenu bez systemu retencji nie są w stanie pomieścić się w korycie Potoku Służewieckiego. Jak informuje WZMUiW w Warszawie, mimo posiadanego przez MPWiK w Warszawie pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzenie wód kanałem Włocławka do Potoku Służewieckiego (dotyczyła Prezydent m.st. Warszawy Nr 643/OŚ/2009 z dnia 24 czerwca 2009 r.), warunki określające dopuszczalne maksymalne natężenie odprowadzanych ścieków na poziomie $2 \text{ [m}^3/\text{s]}$ nie są zachowywane i w rezultacie do Potoku trafiają ścieki opadowe kilkakrotnie przekraczające dopuszczalne wartości.</p> <p>Opisywana powyżej sytuacja jest w głównej mierze wynikiem postępującej urbanizacji zieleni omawianego cieku. Wymusza to więc analizę stanu gospodarki wodami opadowymi na terenie miasta stołecznego Warszawy. Odprowadzenie do Potoku dużej ilości ścieków deszczowych realizowane bez wymaganych prawem decyzji administracyjnych narusza obecnie obowiązujące prawo. Dodatkowo opisywaną sytuację w okresie lipiec - sierpień bieżącego roku pogorszyły wysokie opady deszczu, które znacząco przekraczały wartości średnie. Dla przykładu (według danych pozyskanych od Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej), opad w lipcu 2010 dla terenów Warszawy wyniósł 92 [mm] natomiast w lipcu roku 2011 - 295 [mm]. Nastąpiło więc ponad trzykrotne zwiększenie opadu na jeden metr kwadratowy terenu. W efekcie spowodowało to znaczne podwyższenie stanów wód gruntowych, prowadząc w konsekwencji do nasyceń gruntu wodą i wystąpienia przesłanków wody w piwnicach oraz kondygnacjach podziemnych budynków mieszkalnych.</p> <p>Warunki korzystania z wód cieku, wynikają z określonej pojemności koryta Potoku. Do poprawy sytuacji może przyczynić się np. zasilewanie różnych form retencji. Podstawowym jednak działaniem jest odprowadzenie wód w ilości właściwej dla zieleni naturalnej z jednoczesnym retencjonowaniem wód na terenie własnym. Wojewódzki Zarząd Melioracji i Urządzeń Wodnych w Warszawie wyraża gotowość do konsultowania i współpracy z wszystkimi zainteresowanymi rozwiązaniami problemu podmiotami.</p>	<p>Ścieki opadowe z drogi ekspresowej S2 nie będą odprowadzane do rowu Grabowskiego ani do Potoku Służewieckiego. Ścieki deszczowe odprowadzone zostaną układem ciśnieniowym do Wisły. Wyposażenie techniczne układu odprowadzającego będzie zgodne z warunkami technicznymi zarządcy odbiornika.</p> <p>Obliczenia odwodnienia są prowadzone zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430 z późniejszymi zmianami) dla opadu o prawdopodobieństwie wystąpienia $p=10\%$ co daje max. natężenie opadu ok. $q=218 \text{ dm}^3/\text{s ha}$ przy czasie trwania opadu 600 s. Czas retencji w zbiornikach wynika z wielkości dopływu i odpływu ze zbiornika a nie jest wartością zakładaną.</p>
----	---------	--	--