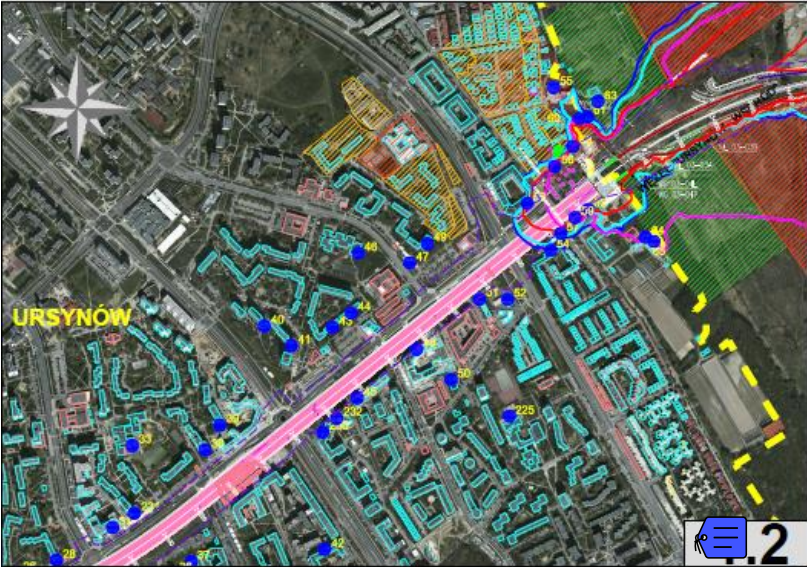


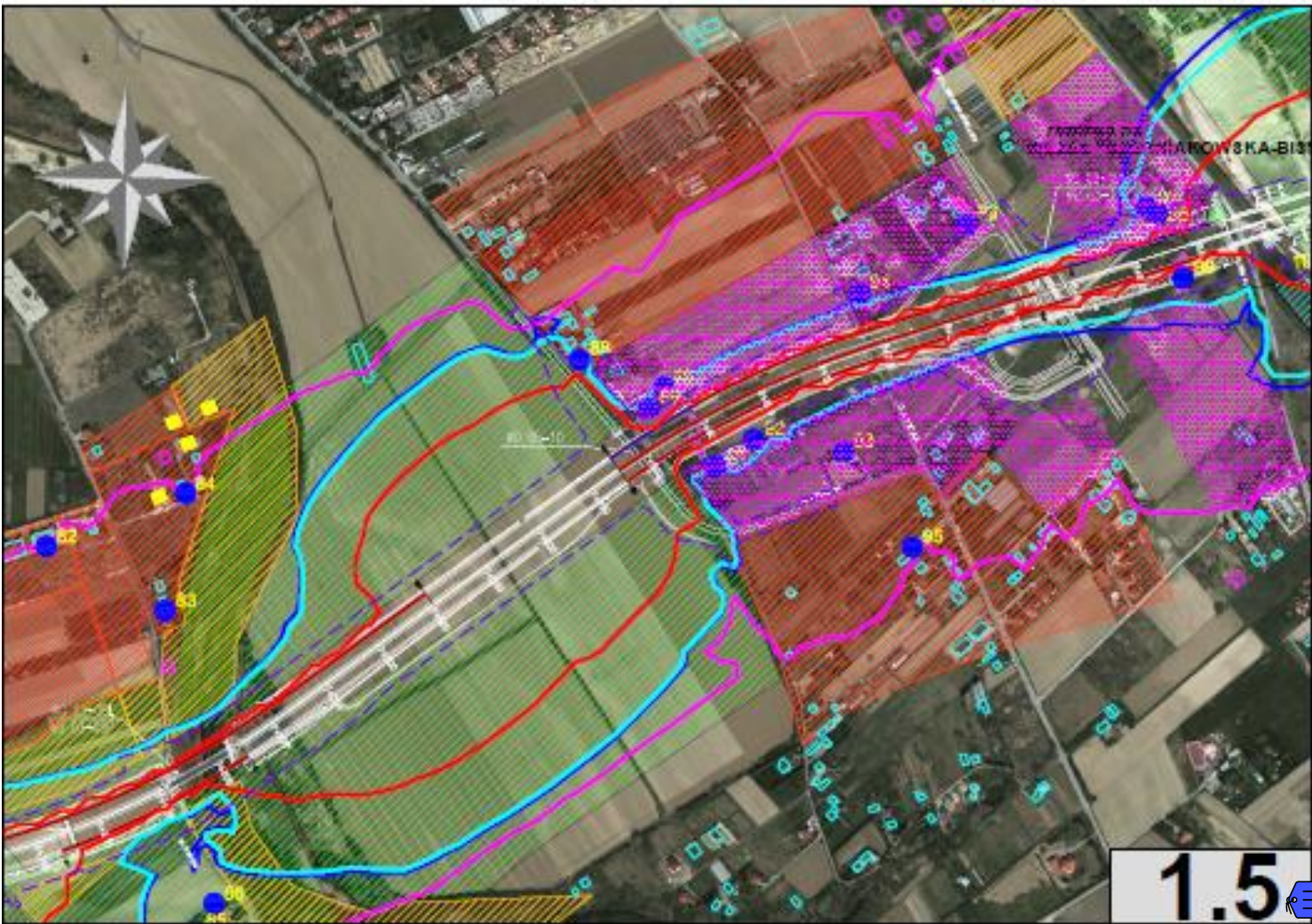


NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
1	Wilanów	<p>Zgodnie z licznymi postulatami mieszkańców podczas spotkania 15.01.2013 r. wnioskuję o uwzględnienie na etapie projektowym i wykonawczym zrealizowanie inwestycji stanowiących swoistą rekompensatę dla mieszkańców za uciążliwość związaną z przebiegającą trasą szybkiego ruchu przez Dzielnice Wilanów i znaczącym nasileniem hałasu i zapylenia.</p> <p>Wnioskuję zatem o wykonanie pełnego ciągu ekranów akustycznych <u>ORAZ</u> bezpośrednio przy ekranach <u>pasu zadrzewienia</u> (co najmniej 20 m szerokości) po obu stronach POW <u>na odcinku od Skarpy Ursynowskiej do węzła Czerniakowska-Bis</u> stanowiącego ochronę przed zanieczyszczeniami, zapyleniem i dodatkowe tłumienie hałasu, co istotnie wpłynie na zminimalizowanie oddziaływania negatywnych skutków międzynarodowej drogi ekspresowej na znajdujące się w pobliżu osiedla mieszkaniowe.</p>	<p>W czasie prac nad Koncepcją Programową została wykonana także analiza akustyczna, gdzie zweryfikowane i zaktualizowane zostały ustalenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, istniejące zagospodarowanie terenu, prognoza ruchu na trasie. Analiza akustyczna wskazuje na potrzebę realizacji zabezpieczeń akustycznych wzdłuż planowanej trasy. Na odcinku trasy POW od Skarpy Ursynowskiej do węzła Czerniakowska Bis przewidywane są ekrany o wysokości 5m, 6m (lub 4.75 m z dyfraktorem -rozwiązanie alternatywne o takiej samej skuteczności dla ekranu 6 m) i 8 m (lub 6,5 z dyfraktorem – taka sama skuteczność jak ekranu 8 m). Łączna długość ekranów planowanych na tym odcinku (strona lewa, prawa oraz oś jezdni) wynosi około 8,3 km. W miejscach, gdzie ekrany znajdować się będą na obiektach lub na wysokich nasypach istnieje ograniczona możliwość projektowania nasadzeń zieleni wysokiej, natomiast w rejonie gdzie trasa przebiegać będzie na poziomie terenu nasadzenia będą realizowane o szerokości nie wykraczającej poza ustaloną linię zajętości terenu pod realizację inwestycji. Dla trasy POW wydana jest prawomocna Decyzja Środowiskowa, dla której określona jest zajętość inwestycji. W ramach tych linii realizowany jest projekt nasadzeń zieleni – szerokość pasów zieleni nie jest narzucona w projekcie.</p> <div><p>Legenda:</p><ul style="list-style-type: none">granicze gminlinie rozgraniczającetunel od km 1+120ekran akustyczny 8m, 6m, 5m, 4m, 3mokładziny dźwiękochłonne na murach oporowychzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 pora nočna - 56 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 65 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 61 dBzasięg hałasu bez ekranów -prognoza ruchu na rok 2035 pora nočna - 56 dB(tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego(tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowe)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennegotereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, domy dziecka, szpitale)tereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe)tereny nie chronione pod względem akustycznym (tereny usługowe, przemysłowe)tereny zieleni</div>   



			
2	Wilanów	<p>Numer działki : 27/1, 27/2, 27/3, 43/1, 43/2, 43/3 obręb 1-10-40</p> <p>Treść wniosku :</p> <p>Po zapoznaniu się z przebiegiem trasy S-2 , ścieżki rowerowej oraz chodnika na działkach będących własnością [] wg wariantu II A, (ścieżka rowerowa i ciąg pieszy wzdłuż granicy działek 27/2 i 27/3, przy liniach rozgraniczających trasy S-2, droga obsługująca budowę równoległą do S-2) nie wnosimy istotnych uwag do opracowanej koncepcji.</p> <p>Jednocześnie zastrzegamy sobie możliwość , jako bezpośredni sąsiad inwestycji drogowej, zgłoszenia drobnych, wzajemnie uzgodnionych korekt dla przebiegu ścieżki rowerowej i ciągu pieszego , w odniesieniu do planowanej przez nas inwestycji.</p>	<p>Bez odpowiedzi – brak pytania Aprobata rozwiązań projektowych</p>

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
3	Wilanów	<p>Numer działki <u>68/27 ÷ 68/31 oraz 68/42 obieg 1-10-14</u></p> <p>Treść wniosku</p> <p>WNOSZĘ O NIEODPROWADZANIE ŚCIEKÓW OPADOWYCH ZE ZLEWNI W/W DROGI EXPRESOWEJ S2 ODCINEK PUŁAWSKA-WĘZEL 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 RZEKI WISŁA, PONADTO WSZYSTKIE ZRZUTY DO ODBIORNIKÓW WYPOSAŻYĆ W REGULATORY PRZEPŁYWU DOBRANE NA ILOŚCI ZGODNIE Z POZWOLENIEM WODNO-PRAWNYM, ORAZ PRZEPŁYWOMIERZE I ZAWORY ODCINAJĄCE UMOŻLIWIĄJĄCE 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.</p>	<p>Ścieki opadowe z drogi ekspresowej S2 nie będą odprowadzane do rowu Grabowskiego ani do Potoku Służewieckiego.</p> <p>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>

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
4	Wilanów	<p>Numer działki <u>68/42 obieg 1-10-14</u></p> <p>Treść wniosku</p> <p>WNOSZĘ O NIEODPROWADZANIE ŚCIEKÓW OPADOWYCH ZE ZLEWNI W/W DROGI EXPRESOWEJ S2 ODCINEK PUŁAWSKA-WĘZEL 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 RZEKI WISŁA, PONADTO WSZYSTKIE ZRZUTY DO ODBIORNIKÓW WYPOSAŻYĆ W REGULATORY PRZEPŁYWU DOBRANE NA ILOŚCI ZGODNIE Z POZWOLENIEM WODNO-PRAWNYM, ORAZ PRZEPŁYWOMIERZE I ZAWORY ODCINAJĄCE UMOŻLIWIĄJĄCE 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.</p>	<p>Ścieki opadowe z drogi ekspresowej S2 nie będą odprowadzane do rowu Grabowskiego ani do Potoku Służewieckiego.</p> <p>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>

		<p>STR 2 DZIENNIK URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJ. MAZOWIECKIEGO NR RW - RM - U. 7324 8.2.2011, DS NR KANC 172457 2 dn 6.10.2011</p> <p>Na bieżąco oczyszczano również kręty zbiorniki zanieczyszczenia napływające korytem Potoku Służewieckiego, a urobek poddawano utylizacji.</p> <p>Pomimo wykonywanych zabiegów, dopływ z terenów zieleni miejskiej jest zbyt duży by Potok Służewiecki mógł pomieścić wszystkie spływające do niego wody. Należy tu ponownie zwrócić uwagę na najbardziej niewłaściwy odcinek cieku, najczęściej narażony na występowanie wód z koryta, a mianowicie obszar ul. w Warszawie. W tym rejonie do Potoku podłączony jest Rów Wołca (pozostający w gestii MPWiK w Warszawie), którego przekrój poprzeczny jest ponad dwukrotnie większy niż jego odbiornika tj. Potoku Służewieckiego. Dopływ wód z tego rowu w okresie wrażliwym jest na tyle duży, że powoduje cofnięcie wód na Potoku Służewieckim wzdłuż ul.</p> <p>I w konsekwencji, występowanie wód z koryta Potoku na teren Stawów Księtych w Warszawie.</p> <p>Ponadto skumulowane wody Rowu Wołca podciągają rejon ul. oraz</p> <p>Ziemia Rowu Wołca stanowi podziemną dachówkę otwartych kolektorów w ul. oraz</p> <p>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 MPWiK w Warszawie, mimo posiadania przez MPWiK w Warszawie pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzenie wód kanałem Wołca do Potoku Służewieckiego (decyzja Prezydenta m.st. Warszawy Nr 643/OS/2009 z dnia 24 czerwca 2009 r.), warunki określające dopuszczalne maksymalne natężenie odprowadzanych ścieków na poziomie 2 [m³/s] nie są zachowywane i w rezultacie do Potoku trafiają ścieki opadowe kilkakrotnie przekraczające dopuszczalne wartości.</p> <p>Oplatywana 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. Odprowadzanie do Potoku dużej ilości ścieków deszczowych realizowane bez wymaganych uprawnień decyzyjnych administracyjnych narusza obecnie obowiązujące prawo. Dodatkowo oplatywaną sytuację w okresie lipiec - sierpień bieżącego roku pogorszyły wysokie opady deszczu, które znacząco przekroczyły wartości średnie. Dla przykładu (według danych uzyskanych od Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej), opad w lipcu 2010 dla terenów Warszawy wyniósł 82 [mm] natomiast w lipcu roku 2011 - 296 [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 nasycenia gruntu wodą i wystąpienia przebiegów 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. zastosowanie różnych form retencji. Podstawowym jednak działaniem jest odprowadzenie wód w ilości większej 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 rozwiązaniem problemu podmiotami.</p>	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
5	Wilanów	<p>Numer działki 2/4</p> <p>Treść wniosku</p> <p>WŁAŚCICIELEM N/I NIERUCHOMOŚCI JEST POŁOŻONEJ W WARSZAWIE DZIELNICA WILANÓW JEDNOSTKA EVIDENCYJNA OBREB NR 0650.0650:</p> <p>DZIAŁKA NR 2/4 O POWIERZCHNI 1250 M²</p> <p>I WYRAZA ZGODĘ NA SPRZEDAŻ WYMIENIONEJ NIERUCHOMOŚCI POD BUDOWĘ PROJEKTU EKSPRESOWEJ SZ. POŁUDNIOWA OBWODNICA WARSZAWY ODCINEK PUŁAWSKA - LUBELSKA</p>	<p>Działka wymieniona we wniosku nie znajduje się w obecnie proponowanych liniach rozgraniczających trasy POW. Zmiana w stosunku do przedstawianych LR na etapie spotkań informacyjnych wynika z przekazanego przez Urząd miasta st. Warszawa do biura projektów nowego układu projektowanego węzła Czerniakowska bis.</p>

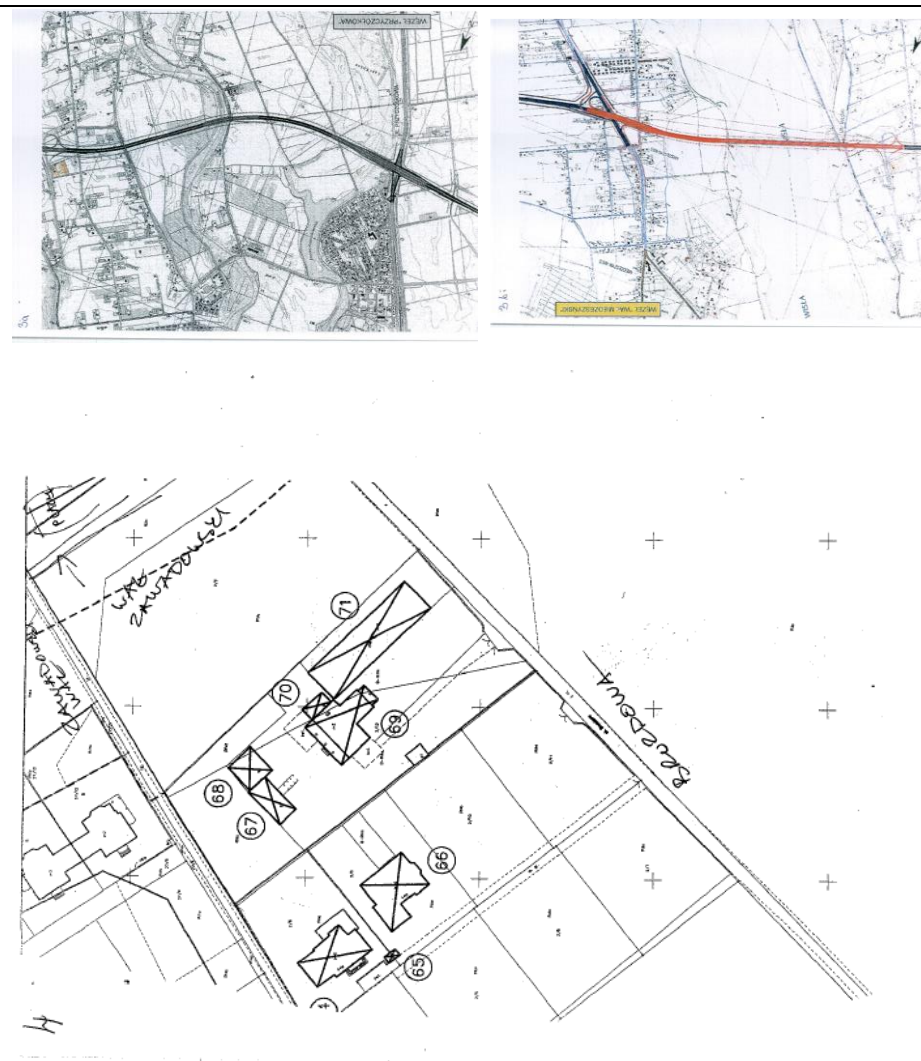
			
6	Wilanów	<p>W ZWIĄZKU Z PLANOWANĄ INWESTYCJĄ: BUDOWA POŁUDNIOWEJ OBWODNICY WARSZAWY (POW) NA ODCINKU OD WĘZŁA „PUŁAWSKA” DO WĘZŁA „LUBELSKA” ZNACZNA CZĘŚĆ DZIAŁKI O NUMERZE 15 Z OBRĘB. 1-06-42 O POWIERZCHNI 1,3568 HA STANOWIĄCA WSPÓŁWŁASNOŚĆ:</p> <p>PRZEZNACZONY JEŚLI NA TE INWESTYCJĘ, POZOSTAŁA CZĘŚĆ DZIAŁKI NIE BĘDZIE MOGŁA BYĆ PRAWIDŁOWO WYKORZYSTANA NA DOTYCHCZASOWE CELE ROLNICZE, ZE WNIOSU NA MAŁĄ POWIERZCHNIĘ NIE BĘDZIE MOŻLIWE UŻYWANIE MASZYN ROLNICZYCH, A ZAMIECZYSZCZENIA SPALIWAMI WYKŁUCZY MOŻLIWOŚĆ JAKICHKOLWIEK WPRAW W ZWIĄZKU Z POWYŻSZYM WARSZŁE BY NA ETAPIE WYKUPU NIERUCHOMOŚCI POD INWESTYCJĘ POZIEZ SWOIM PAŃSTWA ZOSTAŁA WYKUPIONA CAŁA DZIAŁKA NA 15 Z OBRĘB. 1-06-42.</p>	<p>Stosownie do treści art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad zobowiązany jest do nabycia na wniosek właściciela lub użytkownika wieczystego części nieruchomości poza pasem drogowym tylko w przypadku, jeśli została przejęta część nieruchomości (z dniem, w którym decyzja o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej stała się ostateczna), a pozostała część nie nadaje się do prawidłowego wykorzystania na dotychczasowe cele.</p> <p>W takim przypadku 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.</p> 

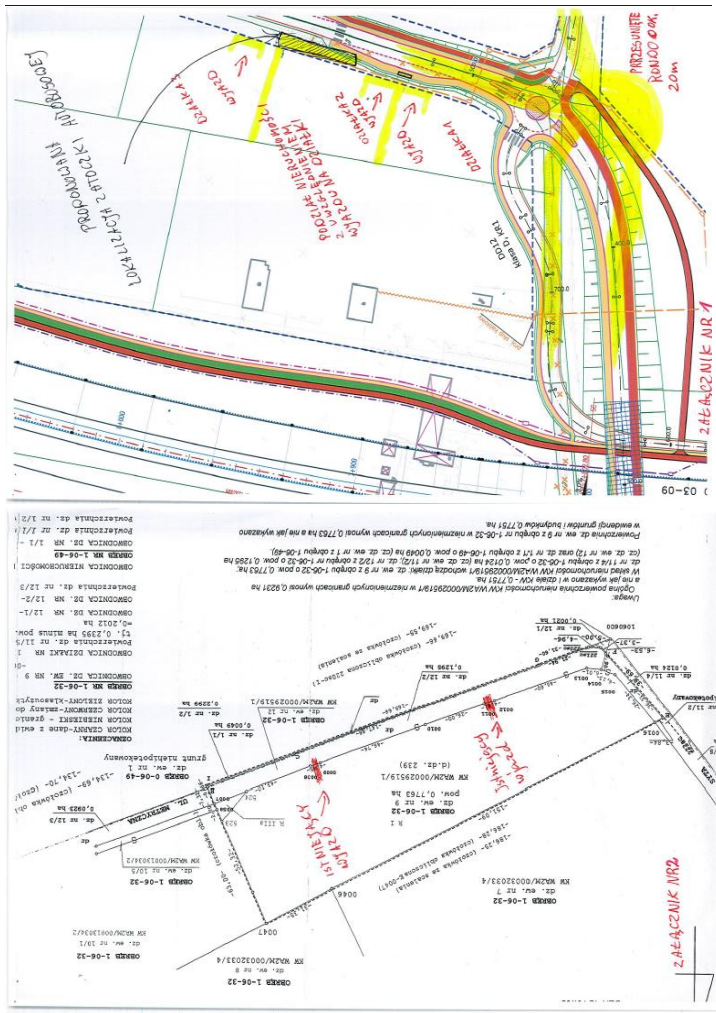
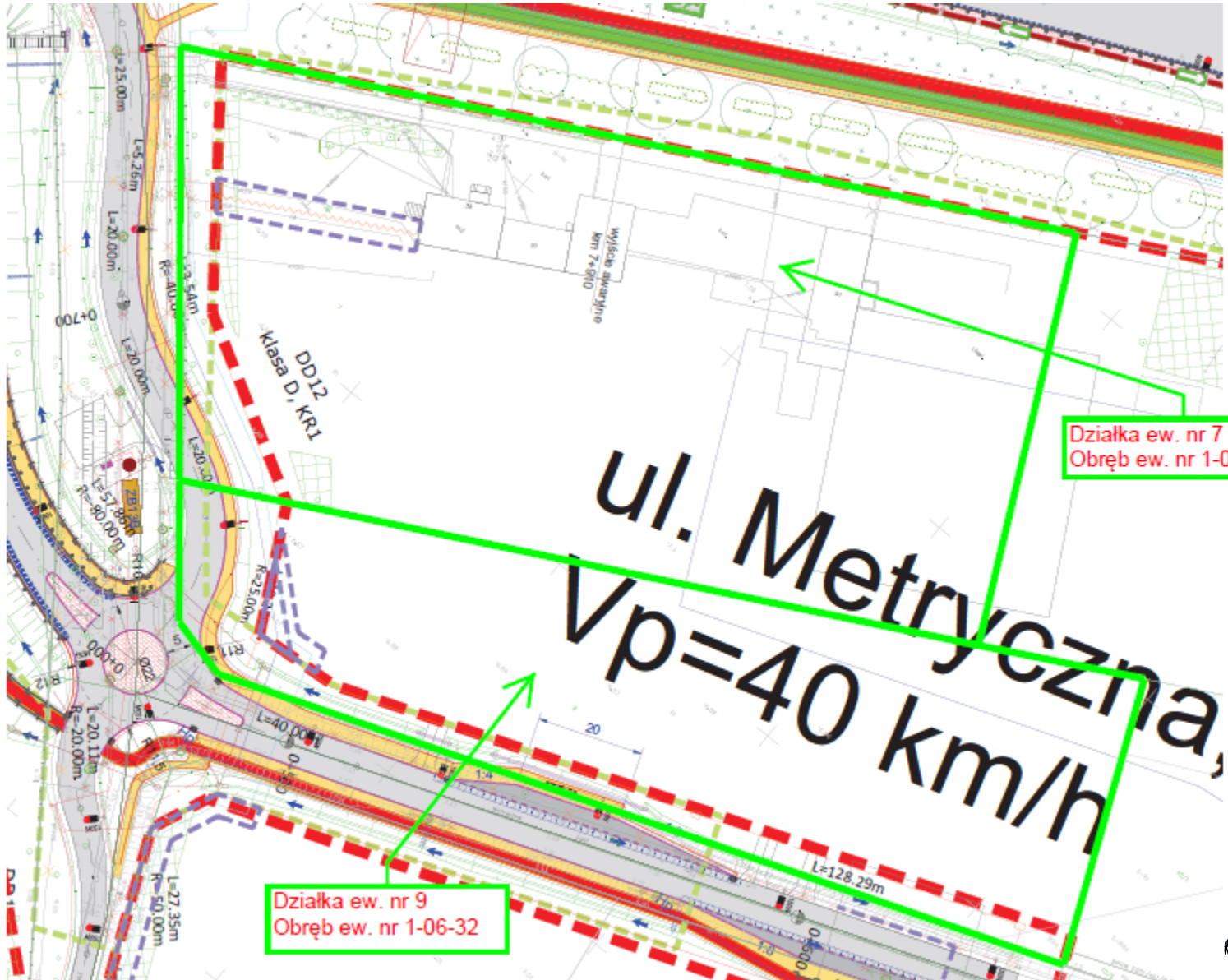
NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
7	Wilanów	<p>Numer działki 68/42 obieg 1-10-14</p> <p>Treść wniosku</p> <p>WNOSZĘ O NIEODPROWADZANIE ŚCIEKÓW OPADOWYCH ZE ZLEWNI W/W DROGI EXPRESOWEJ S2 ODCINEK PUŁAWSKA-WĘZŁ PRZYZCÓŁKOWA DO ROWU GRABOWSKIEGO I DO POTOKU SŁUŻEWIECKIEGO, ODPROWADZENIE ICH DO 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 RZEKI WISŁA, PONADTO WSZYSTKIE ZRZUTY DO ODBIORNIKÓW WYPOSAŻYĆ W REGULATORY PRZEPŁYWU DOBRANE NA WSKAŹNICY ZGODNIE 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>STR 2 WISHA URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJ. MAZOWIECKIEGO NR RW-RM-11.7324 8.2.2011, DS NR KANC 172457 z dn 6.10.2011</p> <p>Na bieżąco oczyszczano również kraty zbierające zapieczętowania napływające korytem Potoku Służewieckiego, a urobek poddawano utylizacji.</p> <p>Pomimo wykonywanych zabiegów, dopływ z terenów zlewni miejskich jest zbyt duży by Potok Służewicki mógł pomieścić wszystkie spływające do niego wody. Należy tu ponownie zwrócić uwagę na najbardziej naważny odcinek cieku, najczęściej narażony na występowanie wód z koryta, a mianowicie obszar ul. Przy Grobli, Arbusowej i al. Wileńskiej w Warszawie. W tym rejonie do Potoku podłączony jest Row Wołca (pozostający w gestii MPWiK w Warszawie), którego przekrój poprzeczny jest ponad dwukrotnie większy niż jego odbiornika tj. Potoku Służewieckiego. Dopływ wód z tego rowu w okresie wzniesień 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 Wołca podtapiają niżej ul. Rzodkiewki, Orszady oraz Klimczaka w Warszawie. Zlewnia Rowu Wołca stanowi poddewię dwóch odrębnych kolektorów w ul. Ciszewskiego 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 WZMILW w Warszawie, mimo posiadanego przez MPWiK w Warszawie pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzenie wód kanałem Wołca do Potoku Służewieckiego (decyzja Prezydenta m.st. Warszawy Nr 643/O/S/2009 z dnia 24 czerwca 2009 r.), warunki określające dopuszczalne maksymalne gęstości odprowadzanych ścieków na poziomie 2 l/s/ha 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 zlewni omawianego cieku. Wymusza to więc analizę stanu gospodarki wodnej opadowej na terenie miasta stołecznego Warszawy. Odprowadzanie do Potoku dużej ilości ścieków deszczowych realizowane bez wymaganych prawem decyzji administracyjnych narusza obecnie obowiązujące prawo. Dodatkowo opisywana sytuacja w okresie lipiec - sierpień bieżącego roku pogorszyła wysokość 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 - 256 [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 nasycenia gruntu wodą i wystąpienia przesieków 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. zastosowanie różnych form retencji. Podstawowym jednak działaniem jest odprowadzenie wód w ilości większej dla zlewni naturalnej z jednoczesnym retencjonowaniem wód na terenie miejskim. Wojewódzki Zarząd Nalotacji 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>

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
8	Wilanów	<p>Numer działki 68/42 obg. 1-10-14</p> <p>Treść wniosku</p> <p>WNOSZĘ 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.</p> <p>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 ILOŚCI ZGODNIE Z POZWOLENIEM WODNO-PRAWNYM, ORAZ PRZEPŁYWOMIERZE I ZAWORY ODCINAJĄCE UMOŻLIWIĄJĄCE ZAMKNIĘCIE ZRZUTU W PRZYPADKU PRZEKROCZENIA PRZEPŁYWU.</p> <p>DO OBLICZEŃ NALEŻY PRZYJĄĆ NATĘŻENIE OPADU min. $Q=300 \text{ l/s/ha}$, ORAZ CZAS RETENCJI W ZBIORNIKACH RETENCYJNYCH 14 DNI.</p> <p>STR 2 DZIENNIK 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 zlewni miejskich jest zbyt duży by Potok Służewiecki mógł pomieścić wszystkie spływające do niego wody. Należy tu ponownie zwrócić uwagę na najbardziej niewłaściwy odcinek cieku, najczęściej narażony na występowanie wód z koryta, a mianowicie obszar ul. Przy Grobli, Arbuzowej i al. Wilanowskiej w Warszawie. W tym rejonie do Potoku podłączony jest Rów Wołca (pozostający w gestii MPWiK w Warszawie), którego przekrój poprzeczny jest ponad dwukrotnie większy niż jego odbiornika tj. Potoku Służewieckiego. Dopływ wód z tego rowu w okresie wietrzeń jest na tyle duży, że powoduje cofnięcie wód na Potoku Służewieckim wzdłuż ul. Przy Grobli i w konsekwencji występowanie wód z koryta Potoku na teren Stawów Książczych. Ponadto skumulowane wody Rowu Wołca podlegają różnym uciążliwym kolektorów w ul. Cieszkowskiego oraz Piaskowickiej. Zlewnia Rowu Wołca stanowi podziemną część dwóch olbrzymich kolektorów w ul. Cieszkowskiego oraz Piaskowickiej 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 MPWiK w Warszawie, mimo posiadanej przez MPWiK w Warszawie pozwolenia wodnoprawnego na odprowadzanie wód kulem Wołca do Potoku Służewieckiego (decyzja Prezydenta m.st. Warszawy Nr 643/OG/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 kilkukrotnie przekraczające dopuszczalne wartości.</p> <p>Opisywana powyżej sytuacja jest w głównej mierze wynikiem postępującej urbanizacji zlewni omawianego cieku. Wymusza to więc zmianę stanu gospodarki wodnej opadowymi na terenie miasta stołecznego Warszawy. Odprowadzanie do Potoku dużej ilości ścieków deszczowych realizowane bez wymagalnych prawem decyzji administracyjnych narusza obecnie obowiązujące prawo. Dodatkowo opisywana sytuacja w okresie lipiec - sierpień bieżącego roku pogorszyła wysokie opady deszczu, które znacząco przekroczyły wartości średnie. Dla przykładu (według danych pozyskanych od Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej), opad w lipcu 2010 dla terenów Warszawy wyniósł 82 [mm] natomiast w lipcu roku 2011 - 256 [mm]. Nastąpiło więc ponad trzykrotne zwiększenie opadu na jeden metr kwadratowy terenu. W efekcie spowodowało to znaczne podwyższenie stanów wód gruntowych, prowadząco w konsekwencji do nasycenia gruntu wodą i wystąpienia przebiegów 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. zastosowanie różnych form retencji. Podstawowym jednak działaniem jest odprowadzenie wód w ilość właściwą dla zlewni 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 rozwiązywaniem 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>

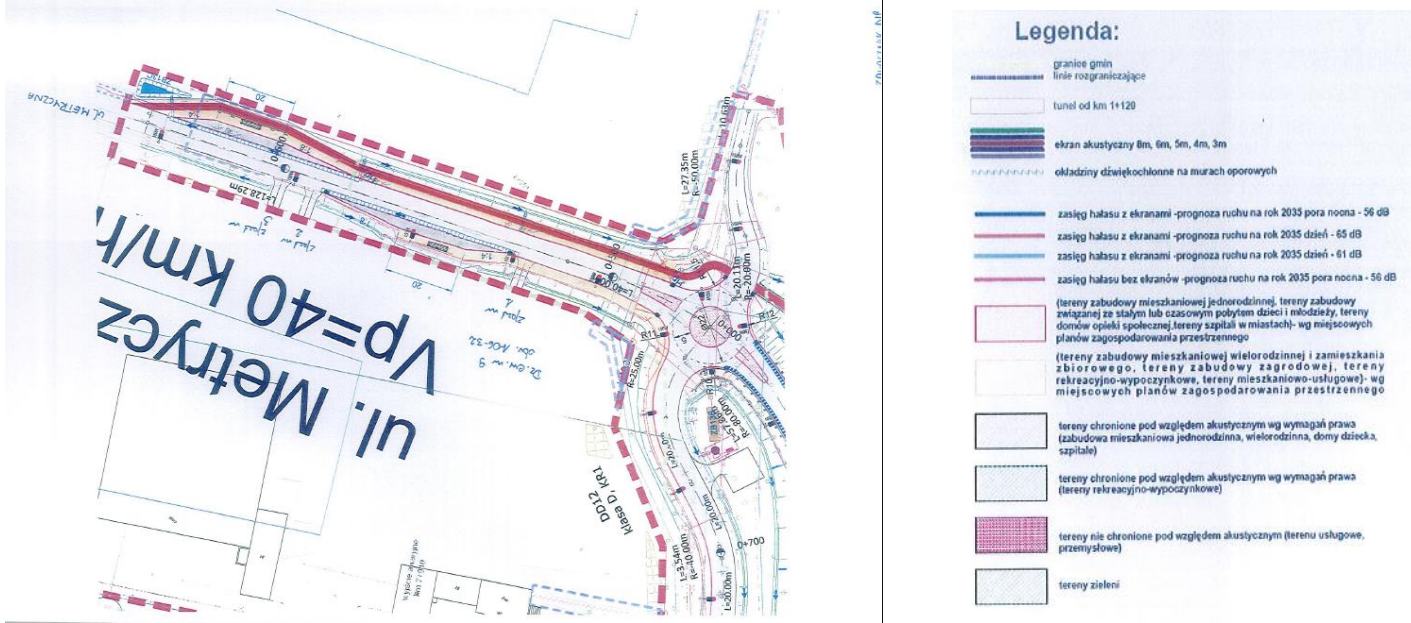
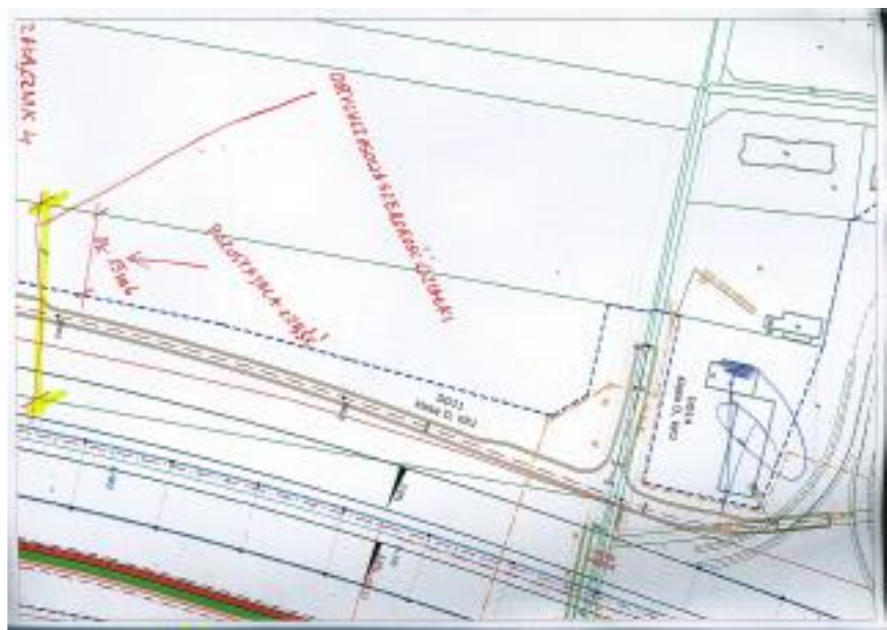
NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEŹ
9	Wilanów	<p>Numer działki <u>68/1, 68/41 DĄBÓW 1-10-14 N-WA WILANO</u></p> <p>Treść wniosku</p> <p>WNOSZĘ O NIEODPROWADZANIE ŚCIEKÓW OPADOWYCH ZE ZLEWNI W/W DROGI EXPRESOWEJ S2 ODCINEK PUŁAWSKA-WĘZEL PRZYZCZÓŁKOWA DO RÓWU GRABOWSKIEGO I DO POTOKU SŁUŻEWIECKIEGO, 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 RZĘKI WISŁA, PONADTO WSZYSTKIE ZRZUTY DO ODBIORNIKÓW WYPOSAŻYĆ W REGULATORY PRZEPŁYWU DOBRANE NA ILOŚCI ZGODNIE 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 (DŁA OBLICZENIA WZYMAM NA ODWROCIE NINIEJSZEGO WNIOSKU ZAMIESZCZAM KOPIE DLA URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO DLA POTWIERDZENIA W/W).</p> <p>STR. 2 DLA URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJ. MAZOWIECKIEGO NR RW-RM-U.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 Służewiecki mógł pomieścić wszystkie spływające do niego wody. Należy tu ponownie zwrócić uwagę na najbardziej narażony odcinek cieku, najczęściej narażony na występowanie wód z koryta, a mianowicie obszar ul. Przy Grobli, Artuzowej i al. Wileńskiej w Warszawie. W tym rejonie do Potoku podłączony jest Rów Wołosz (położony w górze MPWiK w Warszawie), którego pośredni poprzeczny jest ponad <u>dwukrotnie większy</u> niż jego odbiornik tj. Potoku Służewieckiego. Dopływ wód z tego rowu w okresie wiozbrań jest na tyle duży, że powoduje cofnięcie wód na Potoku Służewieckim wzdłuż ul. Przy Grobli i w konsekwencji wylewanie wód z koryta Potoku na teren Stawów Księtych. Ponadto skumulowane wody Rowu Wołosz podciągają rejon ul. Rzodkiewś, Orszady oraz Kłoczaka w Warszawie. Ziemia Rowu Wołosz stanowi podkawaś dwóch dużych kolektorów w ul. Głuszyńskiego oraz Piaskowickiej 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 WZMŚW w Warszawie, mimo poleceń przez MPWiK w Warszawie poleceń wodnoprawnego na odprowadzenie wód kanałem Wołosz do Potoku Służewieckiego (decyzja Prezydenta m.st. Warszawy Nr 6430/09/2009 z dnia 24 czerwca 2009 r.), warunki umożliwiające dopuszczalne przekroczenie przepływu odprowadzonych ścieków na poziomie 2 [m³/s] nie są zachowywane i w rezultacie do Potoku trafiają ścieki opadowe kilkakrotnie przekraczające dopuszczalne wartości.</p> <p>Oplewana powyżej sytuacja jest w głównej mierze wynikiem postępującej urbanizacji zieleni omawianego cieku. Wynika to więc z analizy stanu gospodarki wodnej opadowymi na terenie miasta stołecznego Warszawy. Odprowadzenie do Potoku dużej ilości ścieków deszczowych realizowane bez wymagalnych prawem decyzji administracyjnych narusza obecnie obowiązujące prawo. Dodać można oplewaną sytuację w okresie lipiec - sierpień bieżącego roku pogorszyły wysokie opady deszczu, które znacząco przekroczyły wartości średnie. Dla przykładu (według danych pozyskanych od Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej), opad w lipcu 2010 dla terenów Warszawy wyniósł 82 [mm] natomiast w lipcu roku 2011 - 266 [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 nasycenia gruntu wodą i wystąpienia przesłań 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. zastosowanie różnych form retencji. Podstawowym jednak działaniem jest odprowadzenie wód w Rów Wołosz 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 podmiotem.</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. 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>

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
10	Wilanów	<p><i>Wniosek</i></p> <p>W nawiązaniu do projektu przebiegu ul. budowanej węzła z trasą południowej obwodnicy przez moją posesję położoną w Wilanowie-Milanowie. PR datę 2/10 2/11 2/10 obręb 1-06-50, zwracam się o polecanie terminu i warunków dobrego postępowania co do uwarunkowań i warunków na moją posesję. Skłamał kolejną koncepcję. Całe nasze sąsiedztwo ma być zbilansowane. Według obywateli tego udziałowego planu zagospodarowania, nowe inwestycje są z nim zgodne. Podstawa do uchwalenia planu byłby koncepcja którą zwracam. Podkreślając grunty z 1990r. dostaliśmy opinie urbanistyczne wydane przez ob. kolektów z tymi sekcjami nie przewiduje się zabudowy ziemi w ok. 50 lat.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Załącznik 2. Pismo do BPA W. ul. - harmonia 3. Mapa koncepcji z 2004r. z kolorem pomarańczowym mojej nieruchomości 4. Mapa z 3- z aktualną koncepcją - " " " " 5. Mapa z naszymi zastrzeżeniami prowadzącymi do bilansacji <p>Nawiązując do rozmowy, przeprowadzonej z Kierownik Zespołu Projektowego Biuro Planowania Rozwoju Warszawy, realizującego koncepcję naniesienia przebiegu trasy Czerniakowska Bis linii KV, projektowanego węzła z trasą szybkiego ruchu, niezgodnie z miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego Zawad i Kępy Zawadowskiej, uchwalonym uchwałą Nr 749 Rady Gminy Warszawa-Wilanów z dnia 27 czerwca 2002 (tekst jedn. Dz. Urz. Woj. Mazowieckiego Nr 259, poz.6662), uzgodniono naniesienie poprawek. Przebieg trasy szybkiego ruchu: Czerniakowskiej Bis i węzła komunikacyjnego, z którym zapoznałam się w internecie na stronie serwisu informacyjnego GDDKiA www.warszawa.gddkia.gov.pl, jest niezgodny z przebiegiem ciągów komunikacyjnych, przedstawianym na rysunku planu, stanowiącego załącznik do uchwalonego planu miejscowego Zawad i Kępy Zawadowskiej z dnia 27 czerwca 2002. Stanowczo proszę o doprowadzenie do zgodności z planem.</p> 	<p>Działka wymieniona we wniosku znajduje się w obecnie proponowanych liniach rozgraniczających trasy POW w niewielkim zakresie (proponowana LR – czerwona, gruba, przerywana). Zmiana w stosunku do przedstawianych LR na etapie spotkań informacyjnych wynika z przekazanego przez Urząd Miasta St. Warszawy do biura projektów nowego układu projektowanego węzła Czerniakowska bis.</p> 



NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
11	Wilanów	<p>Numer działki : 9 z obrębu 1-06-32</p> <p>Treść wniosku</p> <p>Będąc właścicielem w/w działki i po zapoznaniu się z proponowanym projektem przebiegu południowej obwodnicy Warszawy pobranym ze strony internetowej Urzędu M. St. Warszawa – Wilanów wnoszę o:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Zlokalizowanie (przesunięcie o ok. 20m) projektowanego ronda ulic – drogi dojazdowej na terenie gruntów ornych SGGW od strony zachodniej, co jest możliwe i co za tym idzie poprowadzenie częściowo drogi dojazdowej (zał. 1) po terenie istniejącej ulicy , co nie byłoby żadnym problemem i nie ingerowałoby w moją działkę i sąsiednią, niepotrzebnie zajmując ich śladowe ilości powierzchni.2. Uwzględnienie w projekcie wjazdów na projektowane działki we wskazanych miejscach (załącznik nr 1) z uwzględnieniem ewentualnego przesunięcia przystanku w kierunku wschodnim (obecnie proponowana lokalizacja zatoczki autobusowej z przystankiem znajduje się na istniejącym dziś wjeździe na działkę). Czy ktoś zwrócił na to uwagę?! Aktualnie istniejące wjazdy na działkę z których korzystam pokazuję na załączniku nr 2. <p>Jednocześnie informuję, że działka nr 9 jest w trakcie prac związanych z podziałem nieruchomości i z uwagi na to należy uwzględnić wjazd na wydzielone działki co pokazuję na załączniku nr 1.</p> 	<ol style="list-style-type: none">1. Skorygowano zgodnie z sugestią przebieg ul. Sytej odsuwając nowy przebieg w kierunku zachodnim i zmniejszając przy tym ingerencję w działkę nr 9 oraz działkę nr 7. Zaprojektowanie ronda i podłączenie istniejących ulic - wg szkicu pokazanego na załączniku nr 1 - jest jednak niemożliwe z uwagi na wymagania geometryczne dotyczące projektowania skrzyżowań.2. Przedmiotowa działka posiada istniejący dostęp do ul. Metrycznej poprzez dwa zjazdy umieszczone w odległości około 65m od siebie. Przychylono się do pozostawienia istniejących zjazdów w tym samym miejscu i skorygowano lokalizację zatok autobusowych odsuwając je od projektowanego ronda. Z uwagi na pogodzenie wszystkich projektowanych elementów (geometria drogi, zatoki autobusowe i podział nieruchomości) przedstawiamy propozycję lokalizacji wjazdów po podziałach. 

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEŹ
12	Wilanów	<p>Na wstępie chcielibyśmy zapytać dlaczego na stronie internetowej Urzędu Warszawa – Wilanów w przedstawionych załącznikach, pokazujących proponowany przebieg drogi nie pokazano takiego samego projektu (brak dróg dojazdowych) jak na spotkaniu informacyjnym ?</p> <p>Będąc dn. 15.01.2013r na tymże spotkaniu, na prezentowanych mapach zobaczyliśmy zaprojektowaną drogę w bezpośrednim sąsiedztwie naszego domu w odległości ok. 5-7 m od okna i biegnącej również po drugiej stronie domu w odległości ok. 10 m od okien po naszym ogrodzie- czego na mapach znajdujących się na stronie Urzędu Wilanów nie zobaczymy.(załącznik 1)</p> <p>Z dotychczasowych map wskazujących rezerwę terenu pod drogę (załącznik 2) wynika, że maksymalnie pół szerokości naszej działki byłoby zajęte pod inwestycję, a nie jak to przedstawiono, że w części środkowej nawet 2/3 szerokości ma być zajęte, pozostawiając pasek działki o szerokości ok. 15 mb. (załącznik 4)</p> <ol style="list-style-type: none">1. Wnosimy o (przesunięcie całości inwestycji) zaprojektowanie drogi, chodnika, ścieżek rowerowych zdecydowanie bliżej granicy południowej inwestycji, gdyż naszym zdaniem odległość od budynku mieszkalnego strony południowej jest znacznie większa, a sąsiedztwo chodnika i ścieżki rowerowej nie jest tak uciążliwe jak drogi w odległości 5-7 m od okna.2. Wnosimy o zaprojektowanie zjazdów drogi wewnętrznej poza linią naszego ogrodzenia od ul. Syta bez konieczności prowadzenia ich pod oknami z drugiej strony budynku po naszym ogrodzie. Jest to możliwe, gdyż projektowana ul. Syta na wiadukcie będzie znajdowała się na terenie niezabudowanym (teren orny) w znacznej odległości od istniejącej ulicy Syta , więc wprowadzenie ruchu z ul. Bruzdowej drogą wewnętrzną do dzisiejszej ul. Sytej jest możliwe <u>bez ingerencji w nowy ogród i nowe ogrodzenie</u> co pokazuje na załączniku nr 1.3. Wnoszę o zaprojektowanie skrótu w lewo na posesję jadąc od północy od ul. Vogla bezpośrednio z ul. Syta, lub jeśli taki skrót jest możliwy , a którego nie widać na projektach o potwierdzenie (wykazanie) takiej możliwości – załącznik nr 3.4. Wnoszę o zaprojektowanie ekranów dźwiękochłonnych zlokalizowanych na wysokości budynku zapewniających odpowiednie wyciszenie hałasu z trasy, znajdujących się pomiędzy trasą , a drogą łączącą ul. Bruzdową z Sytą.5. Wnoszę o zaprojektowanie i zrealizowanie wraz z inwestycją ogrodzenia oddzielającego pozostałą część naszej posesji od drogi dojazdowej jak to ma miejsce na chwilę obecną, gdzie posadowione jest ogrodzenie pomiędzy sąsiadami. 	<p>Po korekcie przebiegu drogi dojazdowej szerokość działki o numerze ewidencyjnym nr 5 z obrębu 1-06-32 w miejscu wskazanym przez Państwa na załączniku nr 4 wynosi 32,90m, a w najwęższym miejscu 31,50m. Pokazany na załączniku wymiar „OK 15 mb” jest nieprawidłowy. W tym miejscu, przed zastosowaną korektą było 28.0m. Skorygowano przebieg drogi dojazdowej po stronie południowej budynku i w tej chwili odległość od narożnika budynku do krawędzi jezdni drogi dojazdowej wynosi ok. 16,90m (Załącznik nr 1).</p> <p>Ponadto skorygowano przebieg ul. Sytej odsuwając jej aktualny przebieg w kierunku zachodnim, oraz podłączono ul. Sytą do projektowanej drogi dojazdowej, zgodnie z Państwa sugestią (wskazaną w załączniku nr 1 do przesłanego wniosku). Tut. Oddział informuje, że będzie zapewniona możliwość skrętu w lewo od strony północnej, tak jak wskazali Państwo w załączniku nr 3 do wniosku. Informujemy również, że na odcinku trasy pomiędzy ul. Sytą i Bruzdową przewiduje się realizację ekranów akustycznych po stronie lewej i prawej trasy oraz w jej osi. Planowana realizacja ekranów wynika z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a ich lokalizacja została potwierdzona także poprzez przeprowadzoną ponowną analizę akustyczną. W koncepcji programowej przewiduje się realizację następujących ekranów (Załącznik nr 2 i 2A):</p> <ul style="list-style-type: none">• strona prawa - od 7+750 do 8+720 o wysokości 5 m - od 10+015 do 10+530 o wysokości 5 m• strona lewa - od 7+750 do 7+905 – 6 m lub 4,75 z dyfraktorem - od 7+905 do 8+500 – 5 m - od 8+500 do 8+720 – 6 m lub 4,75 z dyfraktorem• pas dzielący - od 7+750 do 8+440 – o wysokości 5m <p>Tut. Oddział wyjaśnia, że odszkodowanie z tytułu przejęcia części nieruchomości na potrzeby budowy drogi będzie obejmowało wartość gruntu ze wszystkimi naniesieniami budowlanymi i roślinnymi, w tym fragment ogrodzenia, które będzie likwidowane.</p> <p>Odpowiadając na Państwa wniosek w sprawie działki o numerze ewidencyjnym 9 z obrębu 1-06-32 uprzejmie informujemy, że skorygowano zgodnie z sugestią przebieg ul. Sytej odsuwając jej nowy przebieg w kierunku zachodnim i zmniejszając przy tym ingerencję w działkę nr 9 oraz działkę nr 7. Zaprojektowanie ronda i podłączenie istniejących ulic - wg szkicu pokazanego na Państwa załączniku nr 1 - jest jednak niemożliwe z uwagi na wymagania geometryczne dotyczące projektowania skrzyżowań.</p> <p>Przedmiotowa działka posiada istniejący dostęp do ul. Metrycznej poprzez dwa zjazdy umieszczone w odległości około 65m od siebie. Przychyłono się do pozostawienia istniejących zjazdów w tym samym miejscu i skorygowano lokalizację zatok autobusowych odsuwając je od projektowanego ronda. Z uwagi na pogodzenie wszystkich projektowanych elementów (geometria drogi, zatoki autobusowe i podział nieruchomości) w załączeniu (Załącznik nr 3) przedstawiamy fragment planu sytuacyjnego z lokalizacją wjazdów na działkę nr 9 z obrębu 1-06-32 po podziałach.</p> 



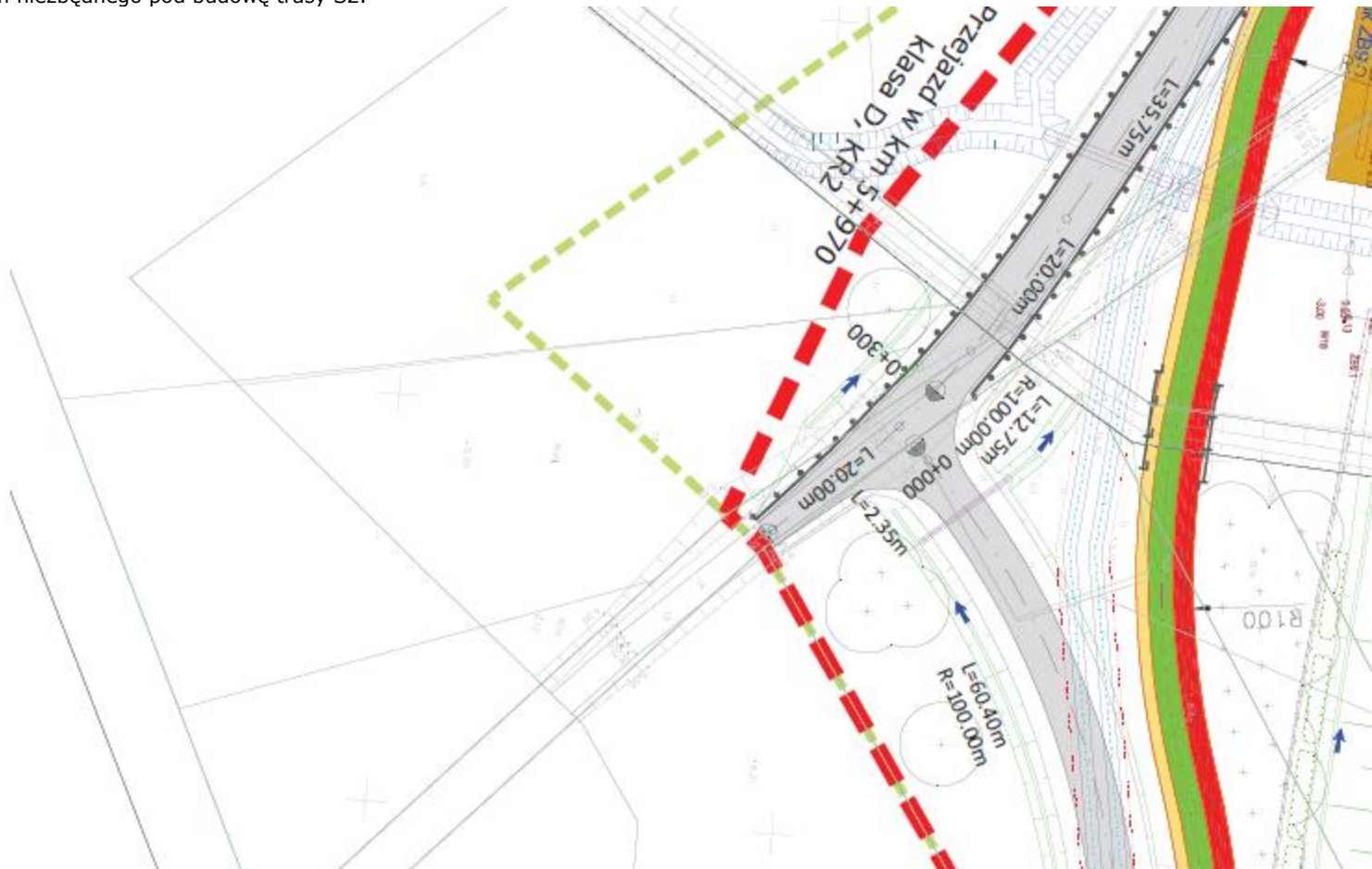
W załączeniu składam wniosek dotyczący działki nr 12, położonej w obrębie 1-06-37 w obszarze X-74 w strefie możliwości urbanizacyjnej, w związku ze spotkaniem informacyjnym, jakie odbyło się w dniu 15 stycznia 2013 r. z przedstawicielami GDDKiA.

Numer działki 12 OBRĘB 1-06-37

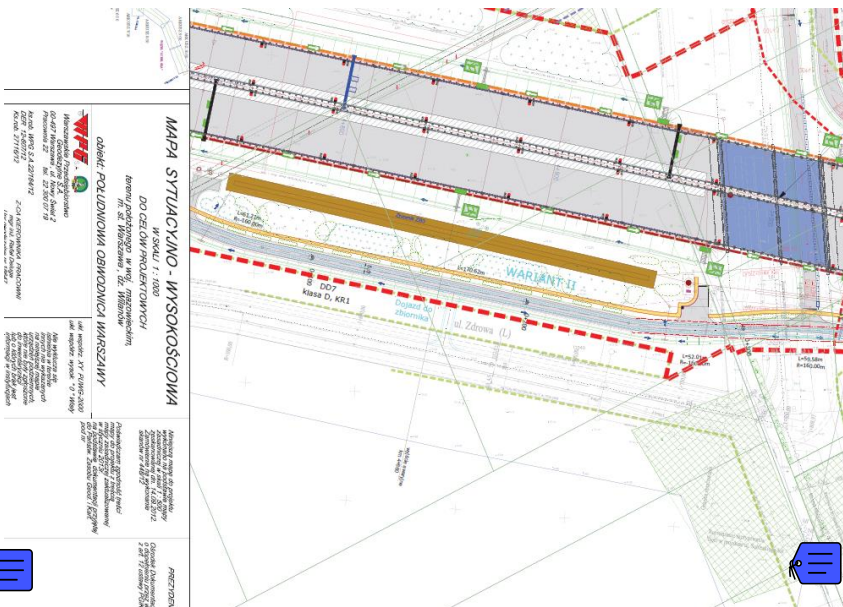
Treść wniosku

ZADANIE KOREKTY PRZEBIEGU LINII ZAKRESU WODZIALYWA-
 NIA AKUSTYCZNEGO OZNACZONEJ KOLOREM Czerwonym,
 KRÓTA ZOSTAŁA PRZEPROWADZONA W FORMIE KLINA
 ODCINAJĄCEGO 1/4 POWIERZCHNI DZIAŁKI NR 12, POMIMO
 IŻ PROJEKTOWANY PRZEBIEG OBWODNICY POŁUDNIOWEJ
 M.ST. WARSZAWY CAŁKOWICIE OMIA DZIAŁKĘ. PONADTO
 NIE WYRAŻAM ZGODY NA WYKUP TERENU DZIAŁKI NR 12
 OZNACZONEJ LINIĄ W KOLORZE GRANATOWYM POMIĘDZ
 WYKUP WYMAGOWANEJ DŁUGI DZIAŁKI ODETNIĘ M
 MOŻLIWOŚĆ WJAZDU BEZPOŚREDNIEGO NA DROGĘ PRO-
 JEKTOWANĄ, OBOK OBWODNICY BIEGNĄCĄ W KIERUN-
 KU UL. z DRUGIEJ STRONY. z JEDNEJ STRONY i UL.

Na załączniku rysunkowym kolorem czerwonym przerywanym przedstawiona jest projektowana linia zajętości tereny niezbędna pod budowę trasy S2. Linia przerywana koloru jasnozielonego jest linią terenu zawartego w Decyzji Środowiskowej natomiast linia przerywana koloru granatowego jest linią określającą aktualizację mapy do celów projektowych. Proponowane rozwiązanie minimalizuje wykup działki opisanej we wniosku do niezbędnego minimum niezbędnego pod budowę trasy S2.



NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEŹ
14	Wilanów	<p>1)13...obr.....11040...przy projektowanej ul.</p> <p>2)16....obr.....10636</p> <p>3)4....obr.....10544 przy ul.</p> <p>4)117 oraz 181/17 obr. 10555 przy ulicy</p> <p>Treść wniosku</p> <p>1) działka ew. nr 13. obr. 11040 - działka leży w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej ulicy , działka posiada obowiązujący plan miejscowy w którym określono funkcje terenu dla części działki leżącej pomiędzy projektowaną ulicą a planowaną S-2 na funkcję UM (usługowo-mieszkaniowa) z możliwością realizacji zabudowy do 5 kondygnacji. Jest to część działki posiadająca dużą wartość ze względu na wysoki PUM/ PUB. Wprowadzenie na tę część działki oprócz planowanego przebiegu S-2 (przewidzianego we wspomnianym wyżej planie miejscowym) drugiej drogi dojazdowej, która de facto jest prowadzona dla obsługi działki 2/70 obr. 11037 (I) oraz zbiorników retencyjnych, całkowicie uniemożliwia zagospodarowanie działki w sposób przewidziany w tym planie, a tym samym znacząco obniża wartość tej działki. Rozwiązania takie powodują ponadto błędne rozwiązania planistyczno-urbanistyczne, prowadzące do współistnienia kilku bezpośrednio sąsiadujących ciągów komunikacyjnych na mojej działce tj. S-2, droga dla rowerów, ciąg pieszy, droga dojazdowa DD7 oraz projektowana ulica Nie wyrażam zgody na takie zaprojektowanie tj. faktyczne zniszczenie północnej części mojej działki 13. z obr. 11040.</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o przeprojektowanie tego fragmentu Waszego opracowania tak aby:</p> <p>- przez moją działkę nie przechodziła droga dojazdowa DD7,</p> <p>- nie było na niej zbiornika retencyjnego ZB3,</p> <p>- planowana ścieżka rowerowa (ozn. w koncepcji jako droga dla rowerów) i ciąg pieszy (ozn. w koncepcji jako. chodnik) były maksymalnie przybliżone do planowanych linii rozgraniczających S-2 w taki sposób aby zajmowały jak najmniejszą część mojej działki.</p> <p>Optymalnym dla mnie rozwiązaniem byłoby utrzymanie linii rozgraniczających wyznaczonych w obowiązującym planie miejscowym oraz oznaczonych na przedmiotowej koncepcji i oznaczonych proj. I. rozgr. BPRW 4979/dt/M/00 z dn. 27.07.00</p> <p>2) działka ew. nr 16 obr. 10636 - działka jest położona w sąsiedztwie mojego siedliska położonego przy ul. . Na dzień dzisiejszy korzystam z przejazdu drogą bez nazwy (w tym dz. ew. 28 obr. 10636) który jest przewidziany do likwidacji - a w jego miejsce są przewidziane drogi serwisowe. Zarówno ja, jak i pozostali mieszkańcy Powsinka, będący właścicielami większości nieruchomości położonych po południowej stronie planowanej S-2, nie wyrażamy zgody na odciecie nas od bezpośredniego dostępu komunikacyjnego od naszych pól i innych nieruchomości poprzez likwidację tego przejazdu poprzecznego.</p> <p>Ponadto, omawiany teren jest mocno zmeliorowany. W koncepcji, planuje się przebudowę istniejących rowów i złaczenie wód 3 istniejących rowów w jeden i następnie projektuje jeden przepust pod S-2. Rozwiązanie to jest nie do przyjęcia ze względu na ogromne ryzyko występowania zalewania wodami mojej działki. Również względy ekologiczne stawiają to rozwiązanie jako niemożliwe do zaakceptowania. Omawiany teren jest bardzo cennym kulturowo i przyrodniczo - są to stare rozłogi majątku Wilanów, posiadające połączenia z pałacem w Wilanowie poprzez system rowów i jezioro Powsinkowskie. Teren łąk wilanowskich jest potencjalnym obszarem Natura 2000. Właściwe funkcjonowanie tych ekosystemów (zwłaszcza j. Powsinkowskiego) jest uzależnione od utrzymania łączności ekologicznej z terenami zasilającymi położonymi po południowej stronie S-2. Obszar ten jest obszarem systemu ekologicznego całego miasta Warszawy. Droga bez nazwy, jak też ciekami i zadrzewieniami śródpolnymi wzdłuż rowów migrują zwierzęta. Nie jest dopuszczalne aby na całym odcinku od ulicy Przyczółkowej do ul. Ruczałj nie było żadnego przejścia dla tych zwierząt, a istniejący system wodny (rowów) był traktowany po inżyniersku, a nie rozpatrywany jako część systemu ekologicznego. Aktualne rozwiązanie jest dla nas niedopuszczalne, ponieważ spowoduje zarastanie istniejących jezior (w tym Powsinkowskiego przy którym mieszkam - działki nr 117 oraz 181/17 obr. 10555 przy ulicy) oraz dalsze procesy jego zatofienia i zmian istniejącej tam flory i fauny.</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o przeprojektowanie tego fragmentu Waszego opracowania tak aby:</p> <p>- było szerokie przejście poprzeczne z drogą bez nazwy umożliwiające dalsze użytkowanie tej drogi przez właścicieli gruntów położonych po południowej stronie S-2 a mieszkających w Powsinku a także uwzględnienie przejścia dla zwierząt (lisy, sarny, dziki, kurapatwy, bażanty itp),</p> <p>- pozostawić przebiegi istniejących rowów razem z zapewnieniem takich rozwiązań, które zapewnią ochronę interesów osób trzecich tj. moich i moich sąsiadów poprzez nienaruszanie istniejących stosunków wodnych,</p> <p>- na całym odcinku od ulicy do ul. uwzględnić ekranów akustycznych - jako ochrony dla mieszkańców Powsinka oraz ochrony dla terenów zieleni istniejącej ruralistycznej oraz planowanej zieleni urządzonej - wg. studium ulżkp m.st. Warszawy są tu oznaczone tereny ZP. Tereny te przeznaczone są do wypoczynku i rekreacji przy jednoczesnym pełnieniu funkcji ekologicznych. W związku z czym należy stworzyć właściwe warunki do odpoczynku ludzi i bytowania zwierząt, poprzez zaprojektowanie obustronnych ekranów akustycznych (I).</p> <p>Ponadto wnoszę o:</p> <p>- obsługę zbiornika retencyjnego (chodzi o sięgacz - dojazd do zbiornika 6) od drugiej strony tj. strony wschodniej lub ewentualnie wykorzystanie śladu istniejącej drogi gruntowej (przy rowie) i w tej okolicy przejazd przez ścieżkę dla rowerów i dalej (między ścieżką a S-2) dojazd do zbiornika ZB9),</p> <p>- maksymalne przybliżenie planowanej drogi dojazdowej DD10 (z przeprojektowanym sięgaczem do ZB9 w sposób opisany wcześniej) do planowanych linii rozgraniczających S-2 w taki sposób aby zajmowały jak najmniejszą część mojej działki).</p> <p>3) działka ew. nr 4 obr. 10544 - wyrażam zgodę na przedstawione rozwiązania,</p> <p>4) działka ew. nr 117 oraz 181/17 obr. 10555 przy ulicy - wnoszę o zaprojektowanie ekranów akustycznych na całym odcinku od ulicy do ul. jako ochrony dla mieszkańców Powsinka oraz ochrony dla terenów zieleni istniejącej ruralistycznej oraz planowanej zieleni urządzonej - zgodnie z wnioskiem w pkt. 2.</p>	<p>Ad 1.) DD7 służy do obsługi zbiornika podziemnego (osadników i pompowni). Zapewnia też dojazd do dzielonych działek, które powstaną po podziale ich ze względu na decyzję ZRID. Takie rozwiązanie jest zakładane na tym etapie inwestycji. W sytuacji gdyby istniała ul. Zdrowa to zbiornik i pompownie mogłyby być obsługiwane z ul. Zdrowej jednak ze względu na brak informacji o terminie budowy ul. Zdrowej musi być zastosowane przedstawione rozwiązanie. Lina przerywana czerwona gruba jest proponowaną linią terenu niezbędnego dla budowy trasy S2.</p> <p>Ad 2.) Oddziaływania powodowane budową i eksploatacją trasy POW zostały przedstawione w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko załączonym do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdzie był analizowany wpływ przedsięwzięcia m.in. na Łąki Wilanowskie oraz tereny przyległe do Państwa działek. W wyniku analiz prawomocna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nałożyła na Inwestora zobowiązania m.in. dotyczące realizacji przejść dla zwierząt oraz ekranów akustycznych. Na odcinku pomiędzy ul. Przyczółkową a rz. Wilanówka zostało wskazanych do realizacji 4 przejścia dla zwierząt:</p> <ol style="list-style-type: none">1) w km 6+220 - szerokość minimalna 1,5 m, wysokość minimalna 1 m,2) w km 6+560 - szerokość minimalna 2 m, wysokość minimalna 1,5 m. Po obu stronach zainstalować półki o szerokości minimalnej 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody,3) w km 6+750 - szerokość minimalna 2 m, wysokość minimalna 1,5 m,4) w km 7+000 - szerokość powierzchni przeznaczanej dla zwierząt – min. 6 m (po obu stronach rzeki), wysokość nie mniejsza niż 2,5 m, <p>Przejścia te są uwzględnione w sporządzanej dokumentacji.</p> <p>W czasie prac nad Koncepcją Programową została wykonana także analiza akustyczna, gdzie zweryfikowane i zaktualizowane zostały ustalenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, istniejące zagospodarowanie terenu, prognoza ruchu na trasie. Analiza akustyczna wskazuje na potrzebę realizacji zabezpieczeń akustycznych wzdłuż planowanej trasy, dla terenów chronionych akustycznie. Według obowiązującego prawa tereny zieleni nie są chronione akustycznie. W załączeniu przedstawiamy mapkę obrazującą prognozowany zasięg hałasu wraz z lokalizacją zabezpieczeń akustycznych w rejonie łąk wilanowskich.</p> <p>Istniejące 3 rowy melioracyjne aktualnie łączą się w jeden w odległości 50 m od linii rozgraniczającej trasy POW. Rozwiązanie projektowe zakłada również połączenie tych rowów tylko przed projektowaną trasą. Rozwiązanie taki nie zmienia istniejących stosunków wodnych. Projektowane przepusty pod drogą S2 oraz drogami dojazdowymi i ścieżką rowerową uwzględniają przepływ z trzech istniejących rowów i są liczone na przepływ występujący jeden raz na sto lat.</p> <div><p>Legenda:</p><ul style="list-style-type: none">granicze gminlinie rozgraniczającetunel od km 1+120ekran akustyczny 8m, 6m, 5m, 4m, 3mokładziny dźwiękochłonne na murach oporowychzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 pora nočna - 56 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 65 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 61 dBzasięg hałasu bez ekranów -prognoza ruchu na rok 2035 pora nočna - 56 dB(tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej,tereny szpitali w miastach)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego(tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowej)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennegotereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, domy dziecka, szpitale)tereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe)tereny nie chronione pod względem akustycznym (terenu usługowe, przemysłowe)tereny zieleni</div>

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
15	Wilanów	<p>1)13....obr.....11040...przy projektowanej ul.</p> <p>2)16....obr.....10636</p> <p>3)4....obr.....10544 przy ul.</p> <p>4)117 oraz 181/17 obr. 10555 przy ulicy</p> <p>Treść wniosku</p> <p>1) działka ew. nr 13. obr. 11040 - działka leży w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej ulicy , działka posiada obowiązujący plan miejscowy w którym określono funkcje terenu dla części działki leżącej pomiędzy projektowaną ulicą a planowaną S-2 na funkcję UM (usługowo-mieszkaniowa) z możliwością realizacji zabudowy do 5 kondygnacji. Jest to część działki posiadająca dużą wartość ze względu na wysoki PUM/ PUB. Wprowadzenie na tej części działki oprócz planowanego przebiegu S-2 (przewidzianego we wspomnianym wyżej planie miejscowym) drugiej drogi dojazdowej, która de facto jest prowadzona dla obsługi działki 2/70 obr. 11037 (I) oraz zbiorników retencyjnych, całkowicie uniemożliwia zagospodarowanie działki w sposób przewidziany w tym planie, a tym samym znacząco obniża wartość tej działki. Rozwiązania takie powodują ponadto błędne rozwiązania planistyczno-urbanistyczne, prowadzące do współistnienia kilku bezpośrednio sąsiadujących ciągów komunikacyjnych na mojej działce tj. S-2, droga dla rowerów, ciąg pieszy, droga dojazdowa DD7 oraz projektowana ulica . Nie wyrażam zgody na takie zaprojektowanie tj. faktyczne zniszczenie północnej części mojej działki 13. z obr. 11040.</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o przeprojektowanie tego fragmentu Waszego opracowania tak aby:</p> <ul style="list-style-type: none">- przez moją działkę nie przechodziła droga dojazdowa DD7,- nie było na niej zbiornika retencyjnego ZB3,- planowana ścieżka rowerowa (ozn. w koncepcji jako droga dla rowerów) i ciąg pieszy (ozn. w koncepcji jako. chodnik) były maksymalnie przybliżone do planowanych linii rozgraniczających S-2 w taki sposób aby zajmowały jak najmniejszą część mojej działki. <p>Optymalnym dla mnie rozwiązaniem byłoby utrzymanie linii rozgraniczających wyznaczonych w obowiązującym planie miejscowym oraz oznaczonych na przedmiotowej koncepcji i oznaczonych proj. I. rozgr. BPRW 4979/dt/M/00 z dn. 27.07.00</p> <p>2) działka ew. nr 16 obr. 10636 - działka jest położona w sąsiedztwie mojego siedliska położonego przy ul. . Na dzień dzisiejszy korzystam z przejazdu drogą bez nazwy (w tym dz. ew. 28 obr. 10636) który jest przewidziany do likwidacji - a w jego miejsce są przewidziane drogi serwisowe. Zarówno ja, jak i pozostali mieszkańcy Powsinka, będący właścicielami większości nieruchomości położonych po południowej stronie planowanej S-2, nie wyrażamy zgody na odcięcie nas od bezpośredniego dostępu komunikacyjnego od naszych pól i innych nieruchomości poprzez likwidację tego przejazdu poprzecznego.</p> <p>Ponadto, omawiany teren jest mocno zmielorowany. W koncepcji, planuje się przebudowę istniejących rowów i złączenie wód 3 istniejących rowów w jeden i następnie projektuje jeden przepust pod S-2. Rozwiązanie to jest nie do przyjęcia ze względu na ogromne ryzyko występowania zalewania wodami mojej działki. Również względy ekologiczne stawiają to rozwiązanie jako niemożliwe do zaakceptowania. Omawiany teren jest bardzo cennym kulturowo i przyrodniczo - są to stare rozłogi majątku Wilanów, posiadające połączenia z pałacem w Wilanowie poprzez system rowów i jezioro Powsinkowskie. Teren łąk wilanowskich jest potencjalnym obszarem Natura 2000. Właściwe funkcjonowanie tych ekosystemów (zwłaszcza j. Powsinkowskiego) jest uzależnione od utrzymania łączności ekologicznej z terenami zasilającymi położonymi po południowej stronie S-2. Obszar ten jest obszarem systemu ekologicznego całego miasta Warszawy. Drogą bez nazwy, jak też ciekami i zadrzewieniami śródpolnymi wzdłuż rowów migrują zwierzęta. Nie jest dopuszczalne aby na całym odcinku od ulicy Przyczółkowej do ul. Ruczałaj nie było żadnego przejścia dla tych zwierząt, a istniejący system wodny (rowów) był traktowany po intymiesku, a nie rozpatrywany jako część systemu ekologicznego. Aktualne rozwiązanie jest dla nas niedopuszczalne, ponieważ spowoduje zarastanie istniejących jezior (w tym Powsinkowskiego przy którym mieskam - działki nr 117 oraz 181/17 obr. 10555 przy ulicy) oraz dalsze procesy jego zatofienia i zmian istniejącej tam flory i fauny.</p> <p>W związku z powyższym wnoszę o przeprojektowanie tego fragmentu Waszego opracowania tak aby:</p> <ul style="list-style-type: none">- było szerokie przejście poprzeczne z droga bez nazwy umożliwiające dalsze użytkowanie tej drogi przez właścicieli gruntów położonych po południowej stronie S-2 a mieszkających w Powsinku a także uwzględnienie przejścia dla zwierząt (lisy, sarny, dziki, kurapatwy, bażanty itp),- pozostawić przebiegi istniejących rowów razem z zapewnieniem takich rozwiązań, które zapewnią ochronę interesów osób trzecich tj. moich i moich sąsiadów poprzez nienaruszanie istniejących stosunków wodnych,- na całym odcinku od ulicy Przyczółkowej do ul. Ruczałaj uwzględnienie ekranów akustycznych - jako ochrony dla mieszkańców Powsinka oraz ochrony dla terenów zieleni istniejącej ruralistycznej oraz planowanej zieleni urządzonej - wg. studium ulkzp m.st. Warszawy są tu oznaczone tereny ZP. Tereny te przeznaczone są do wypoczynku i rekreacji przy jednoczesnym pełnieniu funkcji ekologicznych. W związku z czym należy stworzyć właściwe warunki do odpoczynku ludzi i bytowania zwierząt, poprzez zaprojektowanie obustronnych ekranów akustycznych (I). <p>Ponadto wnoszę o:</p> <ul style="list-style-type: none">- obsługę zbiornika retencyjnego (chodzi o sięgacz - dojazd do zbiornika 6) od drugiej strony tj. strony wschodniej lub ewentualnie wykorzystanie śladu istniejącej drogi gruntowej (przy rowie) i w tej okolicy przejazd przez ścieżkę dla rowerów i dalej (między ścieżką a S-2) dojazd do zbiornika ZB9),- maksymalne przybliżenie planowanej drogi dojazdowej DD10 (z przeprojektowanym sięgaczem do ZB9 w sposób opisany wcześniej) do planowanych linii rozgraniczających S-2 w taki sposób aby zajmowały jak najmniejszą część mojej działki). <p>3) działka ew. nr 4 obr. 10544 - wyrażam zgodę na przedstawione rozwiązania,</p> <p>4) działka ew. nr 117 oraz 181/17 obr. 10555 przy ulicy - wnoszę o zaprojektowanie ekranów akustycznych na całym odcinku od ulicy Przyczółkowej do ul. Ruczałaj jako ochrony dla mieszkańców Powsinka oraz ochrony dla terenów zieleni istniejącej ruralistycznej oraz planowanej zieleni urządzonej - zgodnie z wnioskiem w pkt. 2.</p>	<p>Ad 1.) DD7 służy do obsługi zbiornika podziemnego (osadników i pompowni). Zapewnia też dojazd do dzielonych działek, które powstaną po podziale ich ze względu na decyzję ZRID. Takie rozwiązanie jest zakładane na tym etapie inwestycji. W sytuacji gdyby istniała ul. Zdrowa to zbiornik i pompownię mogłyby być obsługiwane z ul. Zdrowej jednak ze względu na brak informacji o terminie budowy ul. Zdrowej musi być zastosowane przedstawione rozwiązanie. Lina przerywana czerwona gruba jest proponowaną linią terenu niezbędnego dla budowy trasy S2.</p> <p>Ad 2.) Oddziaływania powodowane budową i eksploatacją trasy POW zostały przedstawione w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko załączonym do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, gdzie był analizowany wpływ przedsięwzięcia m.in. na łąki Wilanowskie oraz tereny przyległe do Państwa działek. W wyniku analiz prawomocna decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nałożyła na Inwestora zobowiązania m.in. dotyczące realizacji przejść dla zwierząt oraz ekranów akustycznych. Na odcinku pomiędzy ul. Przyczółkową a rz. Wilanówka zostało wskazanych do realizacji 4 przejścia dla zwierząt:</p> <p>5) w km 6+220 - szerokość minimalna 1,5 m, wysokość minimalna 1 m,</p> <p>6) w km 6+560 - szerokość minimalna 2 m, wysokość minimalna 1,5 m. Po obu stronach zainstalować półki o szerokości minimalnej 0,5 m wyniesione ponad zwierciadło wody,</p> <p>7) w km 6+750 - szerokość minimalna 2 m, wysokość minimalna 1,5 m,</p> <p>8) w km 7+000 - szerokość powierzchni przeznaczonych dla zwierząt – min. 6 m (po obu stronach rzeki), wysokość nie mniejsza niż 2,5 m,</p> <p>Przejścia te są uwzględnione w sporządzanej dokumentacji.</p> <p>W czasie prac nad Koncepcją Programową została wykonana także analiza akustyczna, gdzie zweryfikowane i zaktualizowane zostały ustalenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, istniejące zagospodarowanie terenu, prognoza ruchu na trasie. Analiza akustyczna wskazuje na potrzebę realizacji zabezpieczeń akustycznych wzdłuż planowanej trasy, dla terenów chronionych akustycznie. Według obowiązującego prawa tereny zieleni nie są chronione akustycznie. W załączeniu przedstawiamy mapkę obrazującą prognozowany zasięg hałasu wraz z lokalizacją zabezpieczeń akustycznych w rejonie łąk wilanowskich.</p> <p>Istniejące 3 rowy melioracyjne aktualnie łączą się w jeden w odległości 50 m od linii rozgraniczającej trasy POW. Rozwiązanie projektowe zakłada również połączenie tych rowów tylko przed projektowaną trasą. Rozwiązanie takie nie zmienia istniejących stosunków wodnych. Projektowane przepusty pod drogą S2 oraz drogami dojazdowymi i ścieżką rowerową uwzględniają przepływ z trzech istniejących rowów i są liczone na przepływ występujący jeden raz na sto lat.</p> <div><p>Legenda:</p><ul style="list-style-type: none">granicze gminlinie rozgraniczającetunel od km 1+120ekran akustyczny 8m, 6m, 5m, 4m, 3mokładziny dźwiękochłonne na murach oporowychzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 pora nocna - 56 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 65 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 61 dBzasięg hałasu bez ekranów -prognoza ruchu na rok 2035 pora nocna - 56 dBtereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej,tereny szpitali w miastach)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego(tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego; tereny zabudowy zagrodowej; tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowe)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennegotereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, domy dziecka, szpitale)tereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe)tereny nie chronione pod względem akustycznym (tereny usługowe, przemysłowe)tereny zieleni</div> 

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
16	Wilanów	<p>Bardzo dziękujemy za spotkanie informacyjne w Dzielnicy Wilanów 15 stycznia 2013 r. dla zadania budowa drogi ekspresowej S2 Południowa Obwodnica Warszawy odcinek Puławska – Lubelska. Przedstawiamy Państwu protokół z tego spotkania.</p> <p>Droga ekspresowa S2 jest Miastu i mieszkańcom potrzebna. Zgodnie z deklaracjami Zastępcy Dyrektora Pana Stanisława Dmuchowskiego reprezentującego GDDKiA na spotkaniu, mamy wielką nadzieję na wypracowanie wspólnych najlepszych rozwiązań, z uwzględnieniem nie tylko funkcjonalności przejazdów drogą S2, zjazdów, dróg rowerowych i infrastruktury pomocniczej POW, ale także najlepszych rozwiązań związanych z bezpieczeństwem związanym z wodami powierzchniowymi i gruntowym, ochroną przed hałasem i innymi ważnymi kwestiami nierozdzielnie związanymi z tym zadaniem inwestycyjnym.</p>	<p>Wychodząc naprzeciw mieszkańcom, w ramach Koncepcji Programowej budowy drogi ekspresowej S2 Południowej Obwodnicy Warszawy dnia 18 grudnia 2013r. podpisano Porozumienie nr IN-C/OM/III/P4/18-P/58/2013 pomiędzy Skarbem Państwa – Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, i m.st. Warszawa w sprawie Zadania Inwestycyjnego pn.: „Realizacja rurociągu, którego zadaniem będzie transportowanie wód opadowych i roztopowych zbieranych w zlewni Potoku Służewieckiego i Rowu Wolica, obejmujących południową część Warszawy lewobrzeżnej, który usytuowany będzie w liniach rozgraniczających planowanej drogi ekspresowej S2 na odcinku pomiędzy węzłem Puławska a Mostem Południowym na rzece Wisła”</p>
17	Wilanów	<p>Treść wniosku:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Wnoszę o rozważenie możliwości zaprojektowania węzła „Ursynów wschód” jako umożliwiającego komunikację we wszystkich relacjach, a tym samym zapewnienie możliwości wjazdu na trasę POW dla kierowców jadących w kierunku zachodnim oraz opuszczenie trasy kierowcom jadących z kierunku zachodniego. 2) Zwracam się z prośbą o przeanalizowanie przyszłego natężenia ruchu rowerowego i pieszego, szczególnie w kontekście planowanej w rejonie projektowanej trasy zabudowy usługowo – handlowo – mieszkaniowej. Wnoszę o rozważenie zasadności zaprojektowania dodatkowego przejazdu rowerowego i przejścia dla pieszych pod planowaną trasą POW na odcinku pomiędzy projektowanymi ulicą Zdrową i Al. Rzeczypospolita. 3) Zwracam się z prośbą o przedstawienie koncepcji lub projektu nasadzeń wzdłuż trasy POW. 4) W nawiązaniu do wniosków mieszkańców w sprawie upowszechnienia treści składanych wniosków oraz w szczególności Państwa odpowiedzi na nie, przychylam się do przedstawionej prośby i informuję, że powyższe możliwe będzie do przeprowadzenia na stronie internetowej Urzędu Dzielnicy Wilanów, po przesłaniu przez Państwa stosownych materiałów. 5) Jednocześnie informuję, że zastrzegam możliwość wnoszenia dalszych uwag i wniosków do Koncepcji Programowej dla drogi ekspresowej S2 Południowej Obwodnicy Warszawy od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”. 	<p>Ad. 1) Węzeł „Ursynów Wschód” został zlokalizowany ok. 140 m od wschodniego wylotu tunelu (odległość do obiektu łącznicy). Węzeł „Przyczółkowa”, którego lokalizację wyznacza ul. Przyczółkowa, jest w odległości ok. 1500m od węzła Ursynów Wschód i jest to, zgodnie z Dz.U nr 43 §9 u.2 (dopuszczona wyjątkowo minimalna odległość między węzłami). Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 16 maja 2012r (wcześniej obowiązywały dyrektywy europejskie) zmiana liczby pasów w tunelu o długości większej niż 500m, w terenie zabudowanym, może nastąpić w odległości nie mniejszej niż 170m przed wlotami do tunelu. Minimalna długość pasa włączenia wraz z klinem dla prędkości miarodajnej 100km/h wynosi 225m a dla 110km/h – 275m. Rozważając teoretycznie nową lokalizację węzła i łącznicy prowadzącej ruch na zachód, przy konieczności zupełnie innej geometrii węzła, uwzględniając długość łącznicy ok 100m węzeł Ursynów Wschód należało by przesunąć na wschód o ok.200-250m. To zbliżenie do węzła Przyczółkowa, którego przesunąć nie można z uwagi na istniejącą ulicę, poza niezgodnością z przytoczonymi powyżej przepisami, spowodowało by brak miejsca na normatywne pasy włączenia (wyłączenia) z tego węzła i pasów wyłączenia (włączenia) do Węzła „Przyczółkowa”. Zagrażało by to bezpieczeństwu ruchu i uniemożliwiało prawidłowe oznakowanie węzłów.</p> <p>Jednocześnie zwracamy uwagę, że kontynuacją wcześniej wykonanych prac w których przyjęto przebieg trasy, lokalizację i typ węzłów oraz określono wstępnie przebieg trasy w profilu podłużnym. Prace te wykonane zostały przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy w roku 2004. Ustalono wtedy zostały wstępnie linie zajętości terenu do których dowiązywano plany budowy osiedli oraz infrastrukturę komunikacyjną. Na obecnym etapie projektowania zmiany zasadnicze od wcześniej przyjętych i uzgodnionych rozwiązań nie są możliwe. Dzielnice Wilanów obsługuje Węzeł „Przyczółkowa” typu WB posiadające wszystkie relacje, natomiast węzeł „Ursynów Wschód” umożliwia zjazd z kierunku zachodniego drogi ekspresowej.</p> <p>Ad. 2) Z uzyskanych informacji wynika, że planowana w najbliższym czasie zabudowa usługowo-handlowo-mieszkaniowa będzie koncentrowała się w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej ul. Zdrowej i Sobieskiego BIS (Al. Rzeczypospolitej). Ulice te będą drogami publicznymi zapewniającymi obsługę wszystkich uczestników ruchu w tym ruchu pieszego i rowerowego. Jednocześnie informujemy, że na wskazanym odcinku niweleta drogi głównej prowadzona jest w sposób umożliwiający wybudowania bezkolizyjnego przejścia nadziemnego w przyszłości.</p> <p>Ad. 3) Koncepcja nasadzeń została przedstawiona na materiałach przesłanych do Dzielnicy Wilanów wraz z odpowiedziami na wnioski mieszkańców.</p>

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
18	Wilanów	<p>WNIOSEK nr 4</p> <p>1. Wnosimy o 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). Odprowadzanie tych wód do Potoku Służewieckiego w przypadku dużych opadów spowoduje katastrofę ekologiczną, podtopienia i powódzie, 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 wyposażyć 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 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. 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 nieodprowadzanie wody opadowej i roztopowej do zlewni Potoku Służewieckiego na odcinku obecnie realizowanej drogi S2 do węzła Puławska. 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 deszczu 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 (przykładowe zdjęcia w załączeniu).</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 w tunelu. 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 od 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 informuje że GDDKiA wspólnie z m. st. Warszawa pracuje nad rozwiązaniem problemu zagospodarowania wód opadowych i roztopowych w południowej części lewobrzeżnej Warszawy.</p>

NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEŹ
19	Wilanów	<p>1. Wnioskujemy o wybudowanie ekranów akustycznych (pełnego ciągu ekranów) wzdłuż drogi ekspresowej S2 (POW) na odcinku od wylotu z tunelu w Skarpie Ursynowskiej do węzła Przyczółkowa, obejmując ekranami także zjazdy i wjazdy Węzła Ursynów-Wschód i Węzła Przyczółkowa.</p> <p>2. Ponadto z uwagi na usytuowanie portalu wschodniego tunelu w Skarpie ponad poziomem okolicznego terenu osiedli Miasteczka Wilanów oraz możliwością wzmagania i odbijania się fali dźwięków komunikacyjnych z obwodnicy o ścianę Skarpy, wnosimy o poprowadzenie początkowego odcinka (np. 150 metrów) po wyjściu drogi z tunelu w całkowitej osłonie (np. jak na zrealizowanych odcinkach Trasy Toruńskiej i dojazdach do Mostu Północnego im. Skłodowskiej-Curie) a następnie kontynuowanie wzdłuż POW ochrony ekranami akustycznymi jak opisano w pkt 1.</p>	<p>Ad 1) W czasie prac nad Koncepcją Programową została wykonana także analiza akustyczna, gdzie zweryfikowane i zaktualizowane zostały ustalenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, istniejące zagospodarowanie terenu, prognoza ruchu na trasie. Analiza akustyczna wskazuje na potrzebę realizacji zabezpieczeń akustycznych wzdłuż planowanej trasy, dla terenów chronionych akustycznie. Dla obszaru pomiędzy Skarpą Ursynowską a węzłem Przyczółkowa planowana jest realizacja ekranów na całym odcinku. W załączeniu przedstawiamy mapkę obrazującą prognozowany zasięg hałasu wraz z lokalizacją zabezpieczeń akustycznych w w/w rejonie.</p> <p>Ad 2) W rejonie wyjścia z tunelu przewiduje się realizację ścian oporowych wyłożonych okładziną dźwiękochłonną oraz ekranów pochłaniających o wysokości 8 m z alternatywną zamianą na ekran 6,5 m wyposażony w dyfraktor (skuteczność odpowiadająca ekranowi 8 m). Stosowanie osłon tunelowych i półtunelowych ogranicza / eliminuje stosowanie paneli akustycznych pochłaniających ze względów eksploatacyjnych, co w konsekwencji powoduje, że energia fali akustycznej nie jest absorbowana i energia ta musi znaleźć ujście poza osłoną tunelową. W przypadku zastosowania ekranów prostych lub zagiętych jest możliwość wykonania ich z materiałów pochłaniających co powoduje, że energia akustyczna jest częściowo przez te ustroje absorbowana i mniej przenika jej do środowiska.</p> <div><p>Legenda:</p><ul style="list-style-type: none">granice gminlinie rozgraniczającetunel od km 1+120ekran akustyczny 8m, 6m, 5m, 4m, 3mokładziny dźwiękochłonne na murach oporowychzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 pora nočna - 56 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 65 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 61 dBzasięg hałasu bez ekranów -prognoza ruchu na rok 2035 pora nočna - 56 dB(tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach) - wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego(tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowe) - wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennegotereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, domy dziecka, szpitale)tereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe)tereny nie chronione pod względem akustycznym (tereny usługowe, przemysłowe)tereny zieleni</div>

**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
20	Wilanów	<p>Na spotkaniu pojawiły się liczne głosy mieszkańców, aby składane obecnie wnioski i Państwa odpowiedzi upowszechnić na stronach internetowych, np. Urzędu Dzielnicy.</p> <p>Niniejszym wnioskujemy o upowszechnienia treści składanych wniosków (bez podawania danych osobowych, adresów i numerów działek osób/podmiotów wnioskujących) oraz Państwa odpowiedzi w formie elektronicznej poprzez umieszczenie treści na stronach internetowych.</p> <p>Spotkanie było otwarte dla wszystkich mieszkańców, nie wszystkie pytania mogły być zadane podczas spotkania, Państwo zachęcaliście do składania ich w obecnie w formie pisemnej a prowadzone zbieranie wniosków jest kontynuacją tego procesu informacyjno-konsultacyjnego. Inwestycja przygotowań i realizacji POW jest finansowana z pieniędzy publicznych i jako mieszkańcy oraz podatnicy mamy prawo do poznania treści tej dokumentacji i o to wnioskujemy.</p>	<p>GDDKiA przekaże odpowiedzi na zawarte w złożonych wnioskach postulaty w formie otwartej. Numery działek są niezbędne celem identyfikacji.</p>
21	Wilanów	<p>1) Jednym z priorytetów podczas projektowania trasy POW powinna być kwestia zminimalizowania uciążliwości, wynikających dla mieszkańców z sąsiedztwa drogi ekspresowej oraz zapewnienie im jak najwyższego komfortu, w związku z czym:</p> <ul style="list-style-type: none">- konieczne jest ustawienie wzdłuż całej projektowanej trasy na terenie Wilanowa ekranów akustycznych w formie półtunele, wykonanych z materiałów półprzejrzystych,- w związku z korektą pierwotnej trasy mostu POW przez Wisłę (i przybliżenie drogi do terenów mieszkaniowych), niezbędne jest wykonanie powtórnej dokładnej analizy akustycznej w przedmiotowym rejonie.- zwracam się z prośbą o przedstawienie rozwiązań zmierzających do zabezpieczenia przed hałasem wylotu z tunelu na węźle „Ursynów Wschód”. <p>2) Wątpliwości budzi przedstawiony przebieg ścieżek rowerowych oraz ciągłość ich trasy, dlatego też:</p> <ul style="list-style-type: none">- wnioskuję o zaprojektowanie wszystkich skrzyżowań ścieżek rowerowych z drogami jako bezkolizyjnych,- wnioskuję o zaprojektowanie ścieżki rowerowej wzdłuż łącznicy t1 oraz połączenia ścieżki wzdłuż ulic Płaskowickiej i Branickiego na wprost. Ulica Orszady, do której Państwo chcą się nawiązać jako do „stanu istniejącego”, de facto nie posiada odpowiedniej nawierzchni i oświetlenia do prowadzenia nią ruchu rowerowego, a jej budowa nie jest ujęta w żadnych planach realizacyjnych,- dodatkowo wnioskuję o zaprojektowania włączenia ścieżki rowerowej pod skarpy w obie strony wzdłuż skarpy,- wnioskuję o przedstawienie konkretnych rozwiązań w zakresie przebiegu ścieżek rowerowych na wysokości ulicy Zdrowej i Al. Rzeczypospolitej i kieruję zapytanie czy zapewniono możliwość włączenia ścieżki przebiegającej wzdłuż trasy POW do ścieżek w przyszłości lokalizowanych wzdłuż ww. ulic,- wnioskuję o zaprojektowanie ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Przyczółkowej, jako przebiegającej dwutorowo: w poziomie jezdni ulicy Przyczółkowej oraz estakadą wzdłuż trasy – jako bezkolizyjny przejazd przez ul. Przyczółkową dla rowerzystów zmierzających nad Wisłę,- wnioskuję o zaprojektowanie włączenia ścieżki rowerowej w ulicę Ruczał,- proszę o wyjaśnienie jaki jest cel odgięcia ścieżki rowerowej na wysokości działki za pompownią ścieków przy ul. Karuzela,- na całym przebiegu trasy należy ujednolicić położenie zieleni izolacyjnej względem ścieżki rowerowej i chodnika, a także wnioskuję, aby zieleni została przewidziana pomiędzy trasą POW a ścieżką rowerową, a nie jałk w chwili obecnej pomiędzy ścieżką i chodnikiem. <p>3) Rozważenia wymagają także kwestie związane z odwodnieniem projektowanej trasy, szczególnie w kontekście panujących na terenie Dzielnicy Wilanów trudnych warunków gruntowo – wodnych:</p> <ul style="list-style-type: none">- zwracam się zatem z prośbą o informację o pojemności projektowanej instalacji odwodnieniowej oraz o możliwości włączenia do niej Rowu Wolica,- wnioskuję o przewidzenie rezerwy terenu oraz budowę kolektora odprowadzającego wodę z terenów Ursynowa wzdłuż projektowanej trasy POW,	<p>Ad. 1) W czasie prac nad koncepcją Programową została wykonana także analiza akustyczna, gdzie zweryfikowane i zaktualizowane zostały ustalenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, istniejące zagospodarowanie terenu, prognoza ruchu na trasie. Analiza akustyczna wskazuje na potrzebę realizacji zabezpieczeń akustycznych wzdłuż planowanej trasy, dla terenów chronionych akustycznie. W załączeniu przedstawiamy mapkę obrazującą prognozowany zasięg hałasu wraz z lokalizacją zabezpieczeń akustycznych na terenie Wilanowa. W rejonie wyjścia z tunelu przewiduje się realizację ścian oporowych wyłożonych okładziną dźwiękochłonną oraz ekranów pochłaniających o wysokości 8 m z alternatywną zamianą na ekran 6,5m wyposażony w dyfraktor (skuteczność odpowiadająca ekranowi 8 m). Stosowanie osłon tunelowych i półtunelowych ogranicza / eliminuje stosowanie paneli akustycznych pochłaniających ze względów eksploatacyjnych, co w konsekwencji powoduje, że energia fali akustycznej nie jest absorbowana i energia ta musi znaleźć ujście poza osłoną tunelową. W przypadku zastosowania ekranów prostych lub zagiętych jest możliwość wykonania ich z materiałów pochłaniających co powoduje, że energia akustyczna jest częściowo przez te ustroje absorbowana i mniej przenika jej do środowiska.</p> <p>Ad. 2)</p> <ul style="list-style-type: none">– Skrzyżowania jednopoziomowe zapewniają powiązanie ciągu pieszo-rowerowego biegnącego wzdłuż POW z istniejącą i projektowaną infrastrukturą, służącą do obsługi terenów przyległych.– Postulat został uwzględniony.– Obsługa ruchu rowerowego wzdłuż podstawy skarpy będzie odbywała się na zasadach ogólnych drogą dojazdową DD5. Droga ta będzie miała połączenie z istniejącym układem dróg.– Projektowane rozwiązania komunikacyjne w zakresie przebiegu ścieżek rowerowych zostały przedstawione w części rysunkowej prezentowanej na spotkaniu z mieszkańcami Wilanowa. Ścieżka prowadzona jest w sposób umożliwiający powiązanie jej z planowanym ciągiem rowerowym wzdłuż ulicy Zdrowej i Al. Rzeczypospolitej.– Projekt przewiduje przejazd dla rowerzystów zarówno w kierunku północno-południowym jak i wschodnio-zachodnim w poziomie ulicy Przyczółkowej. Ze względu na fakt, że będą to bezpieczne przejazdy z sygnalizacją świetlną, nie ma uzasadnienia budowa przejazdu bezkolizyjnego.– Projektowana ścieżka rowerowa będzie miała połączenie z ulicą Ruczał za pośrednictwem projektowanej drogi dojazdowej.– Przebieg ścieżki został dostosowany do projektowanej i istniejącej infrastruktury oraz ukształtowania terenu.– Lokalizacja ciągu pieszo-rowerowego jest zależna od warunków lokalnych, zagospodarowania terenu przyległego do pasa drogowego, jak również przestrzeni, jaką Projektant przewidział na jego llokalizację. Taka sytuacja uniemożliwia zastosowanie ujednoliconych rozwiązań. Ponadto stosowanie jednakowych rozwiązań na całej długości jest niekorzystne w aspekcie walorów krajobrazowych i powoduje zwiększenie kontrastu pomiędzy otoczeniem a pasem drogowym. <p>Ad. 3)</p> <p>System odwodnienia drogi zakłada zretencjonowanie wód opadowych i odprowadzenie ich systemem ciśnieniowym do Wisły. Maksymalna ilość tłoczonej wody z trasy POW do Wisły wynosi ok. 0,8 m³/s. Maksymalna ilość odprowadzanej wody z rowu Wolica wynosi ok. 8 m³/s stąd nie ma możliwości przejścia wód z rowu Wolica do projektowanego sytemu odwodnienia POW. Zakłada się natomiast pozostawienie rezerwy terenu wzdłuż POW na wykonanie w przyszłości rurociągów tłocznych, którymi tłoczone byłyby ścieki z rowu Wolica. Zakładamy, że Wykonawca powinien rozpocząć prowadzenie robót o zapewnienia możliwości odprowadzani wód z terenu budowy do odbiorników. W tym rejonie jedynym zakładanym odbiornikiem jest rzeka Wisła.</p> <p>Ad. 4)</p> <p>Planuje się wykonanie w przejściu pod drogą ekspresową „wanny” (ściany szczelinowe i płyta denna) umożliwiające budowę ul. Zdrowej na poziomie -1/2. Podniesienie niwelety drogi ekspresowej jest nie możliwe z kilku powodów:</p> <ul style="list-style-type: none">-niezgodność z decyzją środowiskową-zwiększenie zajętości terenu-nieuzasadnione zwiększenie kosztów <p>Jednocześnie zaskakujący jest fakt, że ten sam zespół projektowy wykonał projekt uzgodniony przez GDDKiA i inny projekt który już nie był uzgodniony , sprzeczny z wcześniej uzgodnionym projektem oraz projektem koncepcyjnym wykonanym w roku 2004 przez BPRW i na podstawie niego uzyskał zezwolenie na budowę.</p> <p>Ad. 5) Węzeł typu koniczyna jest klasycznym węzłem typu WA, posiadającym, szczególnie w terenie zabudowanym, podstawową wadę a mianowicie zajmuje on bardzo dużą powierzchnię. Ta powierzchnia w przypadku rozwiązań o minimalnych parametrach geometrycznych wynosi kilka hektarów.</p> <p>Natomiast w przypadku konstruowania korzystniejszych parametrów oraz dróg zbiorczo rozprowadzających pozwalających na uniknięcie zatorów</p>

**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**

- zwracam się z prośbą o informację o przewidywanym sposobie odwodnienia projektowanej trasy w trakcie jej budowy (jakie zapisy zostaną umieszczone w specyfikacjach technicznych w tym zakresie?).
- 4) Podjęcia konkretnych ustaleń i działań wymaga także kolizja rzędnych projektowanej trasy POW z planowaną budową ulicy Zdrowej, na którą w 2008 r. zostało wydane pozwolenie na budowę. Należy rozważyć możliwość wygaszenia tej decyzji po dokonaniu stosownej weryfikacji przez PINB, bądź ustalenia z GDDKiA warunków realizacji obiektu inżynierskiego nad przebiegiem ulicy Zdrowej w powiązaniu ze zmianą projektu i budową ulicy Zdrowej w bezpośrednim sąsiedztwie trasy S2 wraz z odwodnieniem będącym konsekwencją lokalnego przebiegu.
- 5) Należy poddać dodatkowej analizie i rozpatrzyć sprawy związane z możliwością alternatywnego rozwiązania komunikacyjnego węzła „Przyczółkowa”, ponieważ już w chwili obecnej ulica Przyczółkowa w godzinach szczytu jest bardzo mocno obciążona (ruch na kierunku Wilanów – Konstancin i Konstancin - Wilanów)
- wnioskuję o rozważenie możliwości wykonania węzła „Przyczółkowa” jako bezkolizyjnego, typu np. „koniczynka”,
- wnioskuję o przeanalizowanie opcji pozostawienia włączenia ulicy Europejskiej w ulicę Przyczółkową, co umożliwi obsługę komunikacyjną zabudowy mieszkaniowej i usługowej zlokalizowanej na terenie Powsinka, a w szczególności przy ulicy Europejskiej,
- wnioskuję o przeanalizowanie i propozycję rozwiązania dojazdu do budynku handlowo-usługowego Bricoman (proponowane aktualnie rozwiązanie uniemożliwia wjazd z ulicy Przyczółkowej),
- wnioskuję o umożliwienie zjazdu z ulicy Przyczółkowej w ulicę Karuzela, co służyć będzie obsłudze planowanego w tym rejonie centrum handlowego. Firma Morelia Investments sp. z o.o., będąca inwestorem ww. przedsięwzięcia podpisała w grudniu 2012 r., z m.st. Warszawa Dzielnicą Wilanów oraz Zarządem Dróg Miejskich umowę, w ramach której, zobowiązała się do budowy ulicy Uprawnej i nieodpłatnego jej przekazania na rzecz m.st. Warszawy. Umowa została zawarta w związku z art. 16 ustawy o drogach publicznych w związku z planowaną przez Morelia Investments sp. z o.o. budową centrum handlowego, dla którego projektowany jest również układ komunikacyjny ulic: Przyczółkowa, Uprawna, Karuzela, projektowana Al. Rzeczypospolitej. Utrzymanie przedstawionego w koncepcji POW układu komunikacyjnego w zakresie ulicy Karuzela, może przyczynić się do braku realizacji ww. umowy.
- 6) Wnioskuję o zaprojektowanie przecięcia trasy POW z ulicą Sytą poprzez poprowadzenie ulicy Sytej poniżej drogi ekspresowej.
- 7) Wnioskuję również o rozważenie możliwości zaprojektowania przecięcia trasy POW z ulicą Bruzdową i poprowadzenie ulicy Bruzdowej poniżej drogi ekspresowej, co zapewni przejazd i lepszą komunikację pomiędzy dwoma częściami dzielnicy Wilanów, na które POW podzieli dzielnicę i utrzyma komunikację tą ulicą jako funkcjonującą dotychczas.
- 8) Postuluję także o realizację węzła „Czerniakowska Bis” wraz z tymczasowym włączeniem w ulicę Bruzdową.
- 9) Drogi dojazdowe oznaczone w koncepcji symbolami DD, przewidziane zostały jako drogi o kategorii ruchu KR1, jednak z uwagi na funkcję dla nich przewidzianą, uzasadnione wydaje się podwyższenie ich kategorii do KR2 lub KR3.
- 10) Wnioskuję o rozważenie możliwości zmiany nazwy projektowanego węzła „Przyczółkowa” na węzeł „Wilanów” oraz węzła „Czerniakowska – bis” na węzeł „Zawady”.
- 11) Zwracam się z prośbą o informację, które elementy z koncepcji Parku Komunikacyjnego wzdłuż trasy POW zostaną uwzględnione w projekcie.

na drodze głównej, które są wynikiem krótkich odcinków przeplatania pomiędzy łącznicami pośrednimi, powierzchnia zabudowy węzła może zająć nawet kilkadziesiąt hektarów. W naszej konkretnej sytuacji przy istniejącym zagospodarowaniu i zabudowie, (nowo wybudowana stacja trakcyjno-energetyczna, przepompownia, duży sklep i magazyn „Bricoman”) nie ma możliwości wybudowania węzła „koniczynka” bez konieczności wyburzenia wymienionych nowo wybudowanych obiektów. Odcięty by został również wjazd na ul. Europejską ponieważ w miejscu jej połączenia z ul. .Przyczółkową przebiegała by łącznica bezpośrednia. Zabudowa została dostosowana do schematu węzła przyjętego przez BPRW w opracowaniu z roku 2004 i obecnie zmiana tego typu węzła wiązała by się z koniecznością wyburzeń. Z prognoz ruchu wykonanych w roku 2012, oraz dokonanych w naszym projekcie modyfikacji rozwiązań węzła proponowanego przez BPRW wynika, że rozwiązanie to zapewni wymaganą swobodę ruchu.

Aktualnie w godzinach szczytu, ul Przyczółkowa jest blokowana poprzez sygnalizację z ul. Al. Wilanowska. Po wybudowaniu trasy S2 zmieni się zasadniczo rozkład ruchu. Część pojazdów jadących na zachód i na wschód wjedzie na trasę S2 dzięki czemu odciążone zostanie skrzyżowanie z AL. Wilanowską.

-Dojazd do budynku handlowo-usługowego jest zapewniony z ul. Europejskiej. Ulica ta połączona jest na prawe skrety z ul. Przyczółkową.

-Nie ma możliwości podłączenia ul. Karuzela z ul. Przyczółkową z uwagi na bezpieczeństwo ruchu. Jest zbyt mała odległość włączenia ul. Karuzela od skrzyżowania co w przypadku konieczności skrętu w lewo lub zawracania pojazdów wyjeżdżających z ul. Karuzela powodowało by konieczność przeplatania (przejazdu w poprzek) przez kilka pasów ruchu. Brak odpowiednich długości odcinków przeplatania prowadziła by do kolizji. Ulica Karuzela połączona będzie z ul. Sarmacką drogą o szerokości 6m.

Ad. 6) Z uwagi na niski poziom wody gruntowej, bliskość przewidywanego węzła „Czerniakowska bis”, mostu na rzece Wiśle i wydanej Decyzji Środowiskowej nie ma możliwości zmiany niwelety trasy głównej S2 a tym samym zaprojektowania przejścia ul. Sytej poniżej trasy S2.

Ad. 7) Projekt KP nie przewiduje możliwości przejazdu wzdłuż ul. Bruzdowej. Połączenie (zachowanie przejazdu) ul. Bruzdowej po obu stronach trasy POW realizowane jest poprzez połączenie ul. Bruzdowej projektowaną drogą DD11 i DD13 z ul. Sytą a następnie poprzez przejazd górą nad trasą POW i ul. Metryczna dojazd do ul. Bruzdowej po drugiej stronie POW.

Ad. 8) W Koncepcji Programowej budowy drogi ekspresowej S2 Południowej Obwodnicy Warszawy przewiduje się rezerwę pod przyszłą realizację węzła Czerniakowska-Bis.

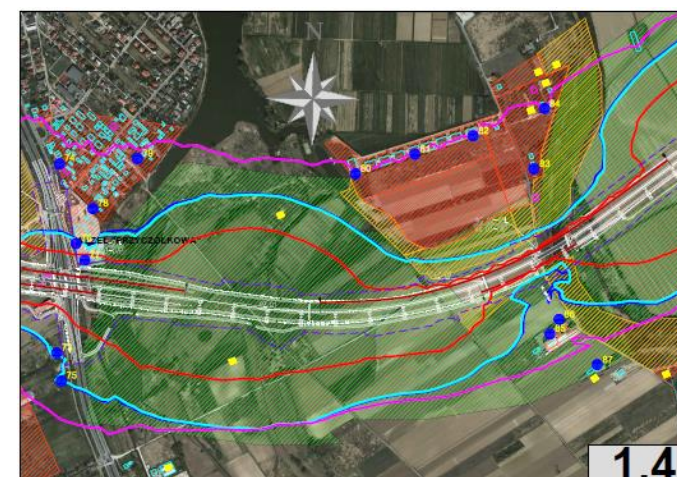
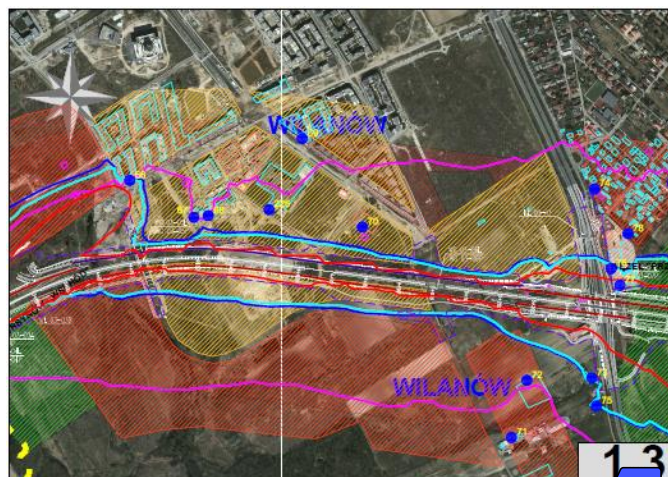
Ad. 9) Drogi dojazdowe do obsługi trasy S2 (zbiorników, pompowni itp.) projektowane są jako drogi o kategorii ruch KR1. Drogi do obsługi działek i ruchu lokalnego projektowane są jako drogi o kategorii ruch KR2.

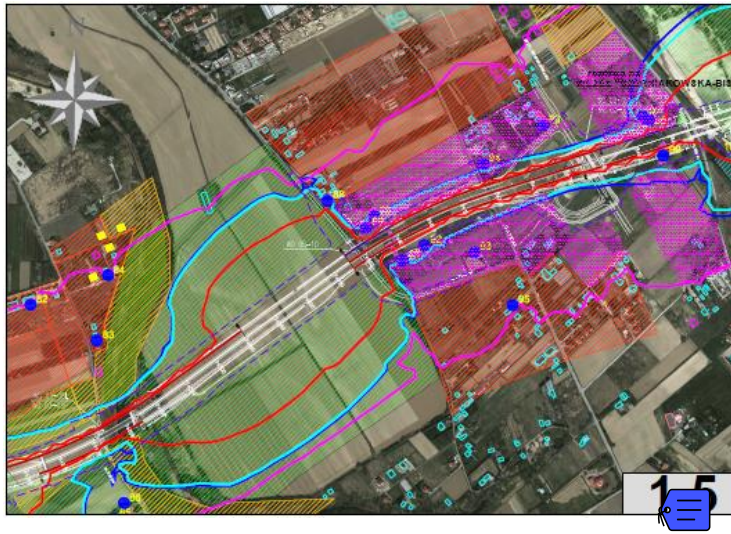
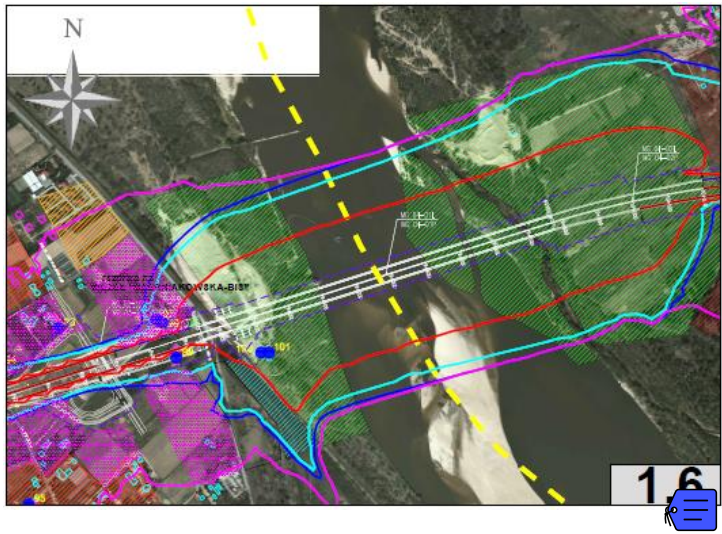
Ad. 10) Nazewnictwo węzłów będzie rozpatrywane na etapie opracowywania Projektu Stałej Organizacji Ruchu

Ad. 11) Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie informuje, iż to Wykonawca inwestycji wybrany w ramach przetargu w systemie „Projektuj i Buduj” opracowuje projekt budowlany oraz jest wykonawcą robót budowlanych, a co za tym idzie to Wykonawca przewiduje rozwiązania komunikacyjne w ramach przedmiotowej inwestycji. Ponadto Wykonawca zostanie zobligowany w Programie Funkcjonalno-Użytkowym do spełnienia wszystkich uznanych wniosków z przeprowadzonych spotkań informacyjnych.

Legenda:

- granice gmin
----- linie rozgraniczające
----- tunel od km 1+120
----- ekran akustyczny 8m, 6m, 5m, 4m, 3m
----- okładziny dźwiękochłonne na murach oporowych
- zasięg hałasu z ekranami - prognoza ruchu na rok 2035 pora nocka - 56 dB
----- zasięg hałasu z ekranami - prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 65 dB
----- zasięg hałasu z ekranami - prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 61 dB
----- zasięg hałasu bez ekranów - prognoza ruchu na rok 2035 pora nocka - 56 dB
- (tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego)
- (tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowej wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego)
- tereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, domy dziecka, szpitale)
- tereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe)
- tereny nie chronione pod względem akustycznym (tereny usługowe, przemysłowe)
- tereny zieleni



			 
22	Wilanów	<p>1. Wnioskuję się o zweryfikowanie zgodności lokalizacji węzła Południowej Obwodnicy Warszawy i projektowanej ul. Czerniakowskiej – Bis celem doprowadzenia do zgodności obu projektów i ujednolicenia obu projektów z miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego i dokumentami przygotowywanymi przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy.</p> <p>2. Wnioskuję się o przeanalizowanie i rozważenie wprowadzenia alternatywnego rozwiązania komunikacyjnego węzła Przyczółkowa, ponieważ już w chwili obecnej ulica Przyczółkowa w godzinach szczytu jest mocno obciążona (ruch na kierunku Wilanów – Konstancin i Konstancin, Wilanów).</p> <p>Jednocześnie wnioskuję się o rozważenie możliwości wykonania węzła „Przyczółkowa”, jako bezkolizyjnego, typu np. „koniczynka”.</p> <p>3. Ze względu na stałe problemy z gospodarką wodami opadowymi na terenie Dzielnicy Wilanów oraz fakt, że Dzielnica Wilanów poprzez swój system kanalizacyjny jest odbiornikiem wód opadowych m.in. z terenu Mokotowa i Ursynowa wnoszę się o włączenie zbiorników wód opadowych Wilanowa do projektowanej instalacji odwodnieniowej Południowej Obwodnicy Warszawy ze szczególnym uwzględnieniem Rowu Wolica.</p> <p>Jednocześnie ze względu na to, iż część wód opadowych z Ursynowa trafia do odbiorników w Wilanowie wnoszę się o zaprojektowanie kolektora odprowadzającego wody opadowe z terenu Ursynowa w ciągu projektowanej trasy.</p>	<p>Ad. 1) Projekt KP został zaktualizowany o rozwiązania aktualnej koncepcji rozwiązania węzła „Czerniakowska bis” – projekt otrzymany z Urzędu Miasta Warszawy.</p> <p>Ad. 2) Węzeł typu koniczyna jest klasycznym węzłem typu WA, posiadającym, szczególnie w terenie zabudowanym, podstawową wadę a mianowicie zajmuje on bardzo dużą powierzchnię. Ta powierzchnia w przypadku rozwiązań o minimalnych parametrach geometrycznych wynosi kilka hektarów.</p> <p>Natomiast w przypadku konstruowania korzystniejszych parametrów oraz dróg zbiorczo rozprawdzających pozwalających na uniknięcie zatorów na drodze głównej, które są wynikiem krótkich odcinków przeplatania pomiędzy łącznicami pośrednimi, powierzchnia zabudowy węzła może zająć nawet kilkadziesiąt hektarów. W naszej konkretnej sytuacji przy istniejącym zagospodarowaniu i zabudowie, (nowo wybudowana stacja trakcyjno-energetyczna, przepompownia, duży sklep i magazyn „Bricoman”) nie ma możliwości wybudowania węzła „koniczyna” bez konieczności wyburzenia wymienionych nowo wybudowanych obiektów. Odcięty by został również wjazd na ul. Europejską ponieważ w miejscu jej połączenia z ul. Przyczółkową przebiegała by łącznica bezpośrednia. Zabudowa została dostosowana do schematu węzła przyjętego przez BPRW w opracowaniu z roku 2004 i obecnie zmiana tego typu węzła wiązała by się z koniecznością wyburzeń. Z prognoz ruchu wykonanych w roku 2012, oraz dokonanych w naszym projekcie modyfikacji rozwiązań węzła proponowanego przez BPRW wynika, że rozwiązanie to zapewni wymaganą swobodę ruchu.</p> <p>Aktualnie w godzinach szczytu, wg informacji zawartych w piśmie, ul. Przyczółkowa jest blokowana poprzez sygnalizację z ul. Al. Wilanowska. Po wybudowaniu trasy S2 zmieni się zasadniczo rozkład ruchu. Część pojazdów jadących na zachód i na wschód wjedzie na trasę S2 dzięki czemu odciążone zostanie skrzyżowanie z Al. Wilanowską.</p> <p>-Dojazd do budynku handlowo-usługowego jest zapewniony z ul. Europejskiej. Ulica ta połączona jest na prawe skrzyżowanie z ul. Przyczółkową.</p> <p>-Nie ma możliwości podłączenia ul. Karuzela z ul. Przyczółkową z uwagi na bezpieczeństwo ruchu. Jest zbyt mała odległość włączenia ul. Karuzela od skrzyżowania co w przypadku konieczności skrętu w lewo lub zawracania pojazdów wyjeżdżających z ul. Karuzela powodowało by konieczność przeplatania (przejazdu w poprzek) przez kilka pasów ruchu. Brak odpowiednich długości odcinków przeplatania prowadziła by do kolizji. Ulica Karuzela połączona będzie z ul. Sarmacką drogą o szerokości 6m.</p> <p>Ad. 3) System odwodnienia drogi zakłada zretencjonowanie wód opadowych i odprowadzenie ich systemem ciśnieniowym do Wisły. Maksymalna ilość tłocznej wody z trasy POW do Wisły wynosi ok. 0,8 m³/s. Maksymalna ilość odprowadzanej wody z rowu Wolica wynosi ok. 8 m³/s stąd nie ma możliwości przejęcia wód z rowu Wolica do projektowanego systemu odwodnienia POW.</p> <p>Zakłada się natomiast pozostawienie rezerwy terenu wzdłuż POW na wykonanie w przyszłości rurociągów tłocznych, którymi tłoczone byłyby ścieki z rowu Wolica. W ramach Koncepcji Programowej budowy drogi ekspresowej S2 Południowej Obwodnicy Warszawy dnia 18 grudnia 2013r. podpisano Porozumienie nr IN-C/OM/III/P4/18-P/58/2013 pomiędzy Skarbem Państwa – Generalnym Dyrektorem Dróg Krajowych i Autostrad, i m.st. Warszawa w sprawie Zadania Inwestycyjnego pn.: „Realizacja rurociągu, którego zadaniem będzie transportowanie wód opadowych i roztopowych zbieranych w zlewni Potoku Służewieckiego i Rowu Wolica, obejmujących południową część Warszawy lewobrzeżnej, który usytuowany będzie w liniach rozgraniczających planowanej drogi ekspresowej S2 na odcinku pomiędzy węzłem Puławska a Mostem Południowym na rzece Wisła”</p> <p>Ad. 4) Zakładamy, że Wykonawca powinien rozpocząć prowadzenie robót od zapewnienia sobie możliwości odprowadzania wód z terenu budowy do odbiorników. W tym rejonie jedynym zakładanym odbiornikiem jest rzeka Wisła.</p> <p>Ad. 5) W rejonie wyjścia z tunelu przewiduje się realizację ścian oporowych wyłożonych okładziną dźwiękochłonną oraz ekranów pochłaniających o wysokości 8 m z alternatywną zamiastą na ekran 6,5m wyposażony w dyfraktor (skuteczność odpowiadająca ekranowi 8 m). Stosowanie osłon tunelowych i półtunelowych ogranicza / eliminuje stosowanie paneli akustycznych pochłaniających ze względów eksploatacyjnych, co w konsekwencji powoduje, że energia fali akustycznej nie jest absorbowana i energia ta musi znaleźć ujście poza osłoną tunelową. W przypadku zastosowania ekranów prostych lub zagiętych jest możliwość wykonania ich z materiałów pochłaniających co powoduje, że energia akustyczna jest częściowo przez te ustroje absorbowana i mniej przenika jej do środowiska.</p> <p>Jako ich osłona zastosowane zostały głównie pnącza, przez wzgląd na szerokość pasa drogowego, odległości od projektowanych dróg, ekranów, rowów, uzbrojenia podziemnego oraz ewentualnych obiektów budowlanych. Projektowana zieleń, została wprowadzona w maksymalnej ilości, na jaką pozwalają warunki lokalne oraz pozostałe zagospodarowanie pasa drogowego.</p> <p>Ad. 6) W czasie prac nad Koncepcją Programową została wykonana także analiza akustyczna, gdzie zweryfikowane i zaktualizowane zostały ustalenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, istniejące zagospodarowanie terenu, prognoza ruchu na trasie. Analiza akustyczna wskazuje na potrzebę realizacji zabezpieczeń akustycznych wzdłuż planowanej trasy, dla terenów chronionych akustycznie. W</p>

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

4. Wnosi się o przedłożenie informacji o przewidzianym sposobie odwodnienia projektowanej trasy w trakcie jej budowy.
5. Ustawienie wzdłuż projektowanej trasy na terenie Wilanowa ekranów akustycznych w formie póttuneli wykonanych z materiałów półprzezroczystych.
- Jednocześnie wnioskuję się o to, aby póttunele były w jak największym stopniu wkomponowane w wilanowską zielen. Aby zminimalizować uciążliwość związaną z silną urbanizacją terenu wnosi się o obsadzenie tuneli zielenią – wzdłuż POW, dróg technicznych, dojazdowych i ścieżek rowerowych.
- Jednocześnie wnioskuję się o wkomponowania tuneli w zieleni poprzez hodowlę roślin pnących , a także o rozważenie możliwości wprowadzenie parku liniowego wzdłuż planowanej Południowej Obwodnicy Warszawy.
6. Ze względu na korektę pierwotnej trasy mostu Południowej Obwodnicy Warszawy (przybliżenie drogi do terenów mieszkaniowych) wnosi się o powtórne wykonanie analizy akustycznej oddziaływania inwestycji na osiedla mieszkaniowe, a także o przedłożenie informacji o sposobie zabezpieczenia przed hałasem wylotu z tunelu na węźle „Ursynów Wschód”.
7. Wnosi się o zmianę przebiegu ścieżek rowerowych w taki sposób, aby ich skrzyżowania z drogami odbywały się w sposób bezkolizyjny. Jednocześnie wnioskuję się o przedłożenie informacji o rozwiązaniach komunikacyjnych w zakresie przebiegu ścieżek rowerowych na wysokości ulicy Zdrowej i Al. Rzeczypospolitej oraz o przedłożenie informacji, czy zaplanowano włączenie ścieżki przebiegającej wzdłuż trasy POW do ścieżek w przyszłości planowanych w ww. ulicach.
8. Wnioskuję się o zaprojektowanie ścieżki rowerowej wzdłuż ulicy Przyczółkowej, jako przebiegającej dwutorowo: w poziomie jezdni ulicy Przyczółkowej oraz estakadą wzdłuż trasy – jako bezkolizyjny przejazd przez ul. Przyczółkową dla rowerzystów zjeżdżających nad Wisłę:
- jednocześnie wnioskuję się o zaprojektowanie włączenia ścieżki rowerowej w ulicę Ruczał.
9. Na całym przebiegu trasy wnosi się o ujednolicenie położenie zieleni izolacyjnej względem ścieżki rowerowej i chodnika, a także wnioskuję się, aby zielen została przewidziana pomiędzy trasą POW a ścieżką rowerową, a nie, jak w chwili obecnej, pomiędzy ścieżką i chodnikiem.
10. Wnioskuję się o weryfikację rzędnych projektowanej POW z planowaną budową ulicy Zdrowej – w 2008 r. wydano na budowę tej drogi pozwolenie na budowę.
11. Wnioskuję się o przeanalizowanie opcji pozostawienia włączenia ulicy Europejskiej w ulicę Przyczółkową, co umożliwi obsługę komunikacyjną zabudowy mieszkaniowej i usługowej zlokalizowanej na terenie Powsinka, a w szczególności przy ulicy Europejskiej.
12. Wnioskuję się o zaprojektowanie przecięcia trasy POW z ulicą Sytą poprzez poprowadzenie ulicy Sytej poniżej drogi ekspresowej.
13. Wnioskuję się o rozważenie możliwości zaprojektowania przecięcia trasy POW z ulicą Bruzdową i poprowadzenia ulicy Bruzdowej poniżej drogi ekspresowej, co zapewni przejazd i lepszą komunikację pomiędzy dwoma częściami Wilanowa, na które POW podzieli dzielnicę.
14. Wnioskuję się o realizację węzła „Czerniakowska Bis” wraz z tymczasowym włączeniem w ulicę Bruzdową.

załączeniu przestawiamy mapkę obrazującą prognozowany zasięg hałasu wraz z lokalizacją zabezpieczeń akustycznych na terenie Wilanowa.

Ad. 7) Skrzyżowania jednopoziomowe zapewniają powiązanie ciągu pieszo-rowerowego biegnącego wzdłuż POW z istniejącą i projektowaną infrastrukturą, służącą do obsługi terenów przyległych. Projektowane rozwiązania komunikacyjne w zakresie przebiegu ścieżek rowerowych zostały przedstawione w części rysunkowej prezentowanej na spotkaniu z mieszkańcami Wilanowa. Ścieżka prowadzona jest w sposób umożliwiający powiązanie jej z planowanym ciągiem rowerowym wzdłuż ulicy Zdrowej i Al. Rzeczypospolitej.

Ad. 8) Projekt przewiduje przejazd dla rowerzystów zarówno w kierunku północno-południowym jak i wschodnio-zachodnim w poziomie ulicy Przyczółkowej. Ze względu na fakt, że będą to bezpieczne przejazdy z sygnalizacją świetlną, nie ma uzasadnienia budowa przejazdu bezkolizyjnego.

Projektowana ścieżka rowerowa będzie miała połączenie z ulicą Ruczał za pośrednictwem projektowanej drogi dojazdowej.

Ad. 9) Lokalizacja ciągu pieszo-rowerowego jest zależna od warunków lokalnych, zagospodarowania tereny przyległego do pasa drogowego, jak również przestrzeni, jaką Projektant przewidział na jego labializację. Taka sytuacja uniemożliwia zastosowanie ujednoliconych rozwiązań. Ponadto stosowanie jednakowych rozwiązań na całej długości jest niekorzystne w aspekcie walorów krajobrazowych i powoduje zwiększenie kontrastu pomiędzy otoczeniem a pasem drogowym.

Ad. 10) Planuje się wykonanie w przejściu pod drogą ekspresową „wanny” (ściany szczelinowe i płyta dena) umożliwiające budowę ul. Zdrowej na poziomie -1/2. Jest to rozwiązanie zgodne z uzgodnieniami z GDDKiA. Podniesienie niwelety drogi ekspresowej jest nie możliwe z kilku powodów:

- niezgodność z decyzją środowiskową
- zwiększenie zajętości terenu
- nieuzasadnione zwiększenie kosztów

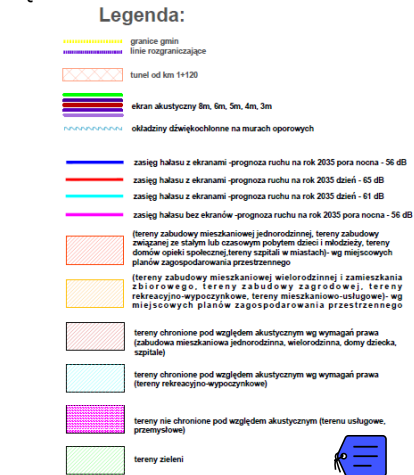
Jednocześnie zaskakujący jest fakt, że ten sam zespół projektowy wykonał projekt uzgodniony przez GDDKiA i inny projekt który już nie był uzgodniony , sprzeczny z wcześniej uzgodnionym projektem oraz projektem koncepcyjnym wykonanym w roku 2004 przez BPRW i na podstawie niego uzyskał zezwolenie na budowę. Zdaniem projektanta nie może tu być mowy o braku wiedzy, a więc takie działanie ma znamiona naruszenia prawa. Zgodnie z KPA z powodu naruszenia prawa Decyzję można unieważnić.

Ad. 11) Dojazd do budynku handlowo-usługowego jak i na teren Powsinka jest zapewniony z ul. Europejskiej. Ulica ta połączona jest na prawe skrzyż z ul. Przyczółkową.


Ad. 12) Z uwagi na niski poziom wody gruntowej, bliskość przewidywanego węzła „Czerniakowska bis”, mostu na rzece Wiśle i wydanej Decyzji Środowiskowej nie ma możliwości zmiany niwelety trasy głównej S2 a tym samym zaprojektowania przejścia ul. Sytej poniżej trasy S2.

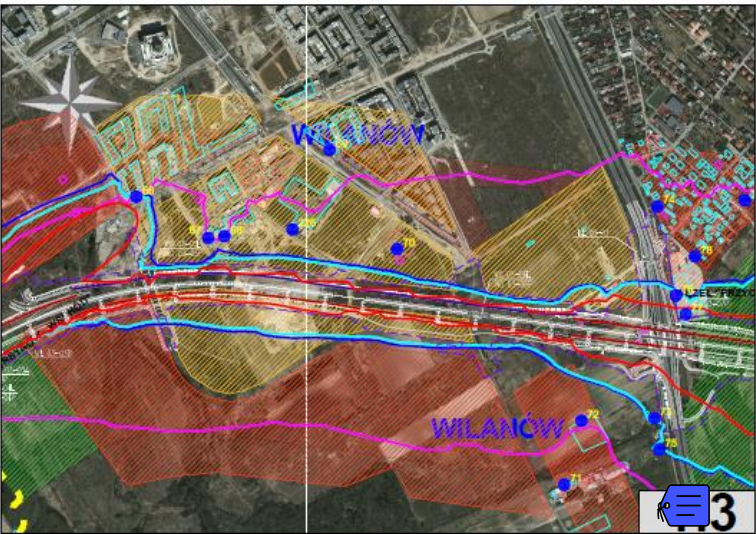
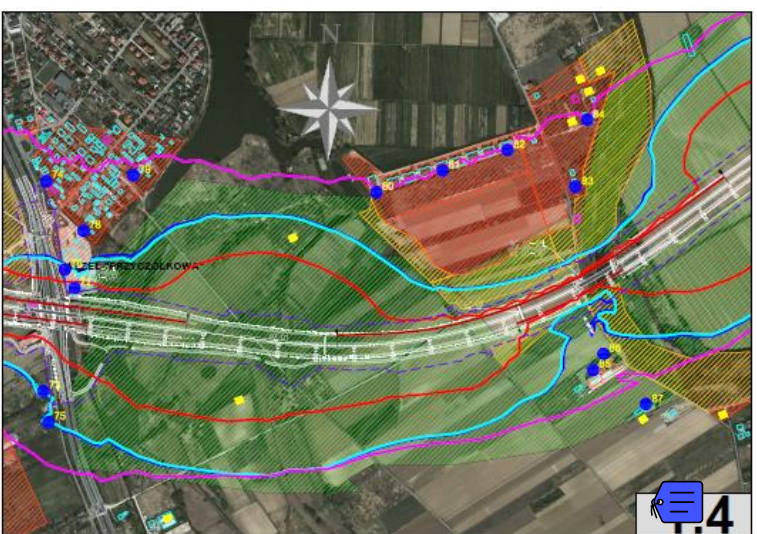
Ad. 13) Projekt KP nie przewiduje możliwości przejazdu wzdłuż ul. Bruzdowej. Połączenie (zachowanie przejazdu) ul. Bruzdowej po obu stronach trasy POW realizowane jest poprzez połączenie ul. Bruzdowej projektowaną drogą DD11 i DD13 z ul. Sytą a następnie poprzez przejazd górą nad trasą POW i ul. Metryczna dojazd do ul. Bruzdowej po drugiej stronie POW.

Ad. 14) W koncepcji Programowej budowy drogi ekspresowej S2 Południowej Obwodnicy Warszawy przewiduje się rezerwę pod przyszłą realizację węzła Czerniakowska-Bis.

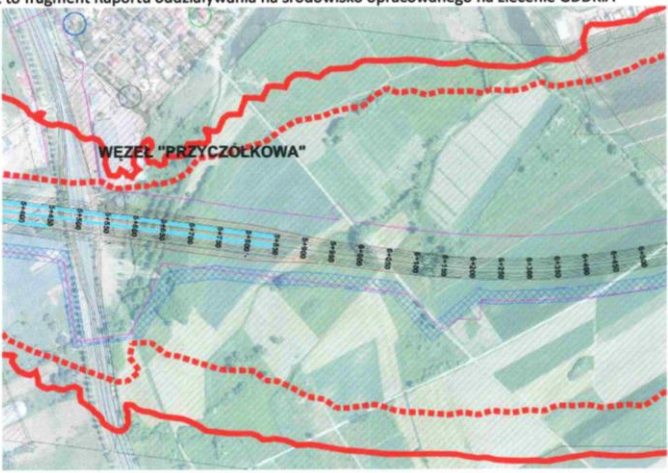


			   
23	Wilanów	<div> <div>Numer działki</div> <div>2/5, 2/6, 2/7</div> </div> <div> <div>Treść wniosku</div> <div>Fundacja _____ z siedzibą w Warszawie jest właścicielem n/w nieruchomości rolnych położonych w Warszawie Dzielnica Wilanów (_____), jednostka ewidencyjna _____, obręb nr 0650 10650:</div> <div> <div>- działka nr 2/5, KW NR 387536 o powierzchni</div> <div>- 1.210 m²,</div> </div> <div> <div>- działka nr 2/6, KW NR 387544 o powierzchni</div> <div>- 1.210 m²,</div> </div> <div> <div>- działka nr 2/7, KW NR 387545 o powierzchni</div> <div>- 1.330 m²,</div> </div> <div>i wyraża zgodę na sprzedaż wymienionych nieruchomości, pod budowę drogi ekspresowej S2 Południowa Obwodnica Warszawy odcinek Puławska – Lubelska.</div> </div>	<p>Z uwagi na przesłaną do biura projektów korektę rozwiązań węzła Czerniakowska bis w projekcie nie przewiduje się ingerencji w działki nr 2/5 i 2/6 w obrębie 10650. Natomiast przewiduje się korektę linii działki nr 2/7 (ok. 5m) od strony południowej (wg załączonego rysunku).</p> 

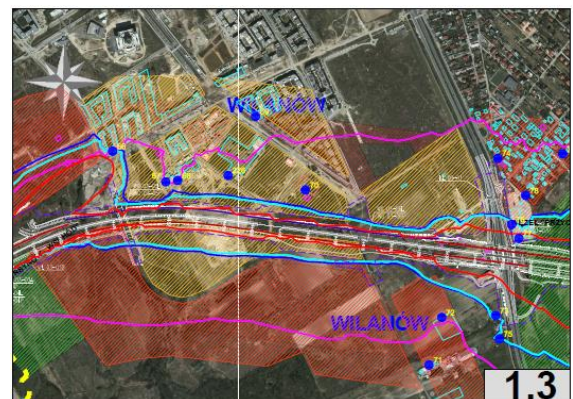

24	Wilanów	<p>Numer działki -</p> <p>Treść wniosku: dotyczy dodatkowego przejścia rowerowo-pieszego pomiędzy planowaną ul. Zdrową- oraz Sobieskiego-bis (obecnie al. Rzeczypospolitej)</p> <p>Przejazdy pod planowaną POW, na terenie Wilanowa Zachodniego, zostały zaplanowane w ciągach ulic Zdrowej oraz Sobieskiego-bis (al. RP). Odległość pomiędzy tymi przejazdami, wynosić ma, wg planów budowy POW prawie 1 km.</p> <p>W związku z tym oraz w związku z rozbudową parku biurowego na terenie Wilanowa Zachodniego wnosimy o zaplanowanie i budowę dodatkowego przejścia rowerowo-pieszego w połowie odległości pomiędzy planowanym przejazdem ulicy Zdrowej, a przejazdem al. RP pod POW.</p> <p>Miejsce gdzie postulujemy dodatkowe przejście rowerowo-piesze będzie naturalnym ciągiem komunikacyjnym dla mieszkańców do zlokalizowanych po drugiej stronie (bliżej Lasu Natolińskiego) terenów rekreacji.</p>	<p>Z uzyskanych informacji wynika, że planowana w najbliższym czasie zabudowa usługowo-handlowo-mieszkaniowa będzie koncentrowała się w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej ul. Zdrowej i Sobieskiego BIS (Al. Rzeczypospolitej). Ulice te będą drogami publicznymi zapewniającymi obsługę wszystkich uczestników ruchu w tym ruchu pieszego i rowerowego. Jednocześnie informujemy, że na wskazanym odcinku niweleta drogi głównej prowadzona jest w sposób umożliwiający wybudowania bezkolizyjnego przejścia nadziemnego w przyszłości.</p>
25	Wilanów	<p>Treść wniosku: dotyczy ekranów akustycznych na terenie Wilanowa Zachodniego</p> <p>Ekran akustyczny na terenie Wilanowa Zachodniego powinny zostać zamienione na półtunele zastosowane przy budowie trasy ekspresowej S8, na terenie warszawskiego Tarchomina.</p> <p>Jeżeli nie będzie to możliwe, ekran akustyczny powinny być maksymalnej wysokości, przy założeniu przepisów obowiązujących do 23 października 2012 roku.</p> <p>Ekran akustyczny powinny być, tam gdzie jest to możliwe, przezroczystymi ekranami odbijającymi, a nie ekranami pochłaniającymi.</p>	<p>W czasie prac nad koncepcją Programową została wykonana analiza akustyczna, gdzie zweryfikowane i zaktualizowane zostały ustalenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, istniejące zagospodarowanie terenu, prognoza ruchu na trasie oraz aktualne przepisy dotyczące dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Analiza akustyczna wskazuje na potrzebę realizacji zabezpieczeń akustycznych wzdłuż planowanej trasy, dla terenów chronionych akustycznie. W załączeniu przedstawiamy mapkę obrazującą prognozowany zasięg hałasu wraz z lokalizacją zabezpieczeń akustycznych na terenie Wilanowa Zachodniego.</p> <p>W rejonie Wilanowa Zachodniego przewidywane są ekrany o wysokości 8 m z alternatywną zamianą na ekran 6,5m wyposażony w dyfraktor (skuteczność odpowiadająca ekranowi 8 m), 6m z alternatywną zamianą na ekran 4,75m wyposażony w dyfraktor (skuteczność odpowiadająca ekranowi 6 m) i 5 m. Łączna długość ekranów na odcinku od Skarpy Ursynowskiej do węzła Przyczółkowa wynosi ok. 4,5 km. W rejonie wyjścia z tunelu przewiduje się realizację ścian oporowych wyłożonych okładziną dźwiękochłonną</p> <p>Stosowanie osłon tunelowych i półtunelowych z paneli odbijających (przezroczystych) powoduje, że energia fali akustycznej nie jest absorbowana i energia ta musi znaleźć ujście poza osłoną tunelową. Często energia kinetyczna (ruch powietrza wew. tuneli zbudowanych z lekkich materiałów wywołany ruchem pojazdów) powoduje drgania konstrukcji tunelowej co w konsekwencji powoduje przenoszenie tej energii na zewnątrz. Ponadto obowiązująca decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nie przewiduje takich rozwiązań.</p> <div><p>Legenda:</p><ul style="list-style-type: none">granicz gminlinie rozgraniczającetunel od km 1+120ekran akustyczny 8m, 6m, 5m, 4m, 3mokładziny dźwiękochłonne na murach oporowychzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 pora nocna - 56 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 65 dBzasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 61 dBzasięg hałasu bez ekranów -prognoza ruchu na rok 2035 pora nocna - 56 dB(tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego(tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowe)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennegotereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, domy dziecka, szpitale)tereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe)tereny nie chronione pod względem akustycznym (tereny usługowe, przemysłowe)tereny zieleni</div> 

			 
26	Wilanów	<p>Treść wniosku: dotyczy węzła „Ursynów Wschód”</p> <p>Zgodnie z przedstawionymi planami węzeł „Ursynów Wschód” ma ograniczoną funkcjonalność. Istnieje na nim możliwość zjazdu w ulicę Branickiego z kierunku wschodniego oraz wjazd z ul. Branickiego w kierunku wschodnim.</p> <p>Węzeł „Ursynów Wschód” powinien posiadać pełną funkcjonalność i umożliwiać wjazdy oraz zjazdy z POW zarówno w/z kierunku wschodnim/ego jak i zachodnim/ego.</p> <p>Podstawą jest umożliwienie mieszkańcom zarówno Wilanowa Zachodniego jak i Ursynowa włączenie się i zjazd z POW w/z kierunku zachodnim/ego.</p>	<p>Węzeł Ursynów Wschód został zlokalizowany ok. 140 m od wschodniego wylotu tunelu (odległość do obiektu łącznicy). Węzeł „Przyczółkowa”, którego lokalizację wyznacza ul. Przyczółkowa, jest w odległości ok. 1500m od węzła Ursynów Wschód i jest to, zgodnie z Dz. U. nr 43 §9 u.2 (dopuszczona wyjątkowo minimalna odległość między węzłami). Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 16 maja 2012r (wcześniej obowiązywały dyrektywy europejskie) zmiana liczby pasów w tunelu o długości większej niż 500m, w terenie zabudowanym, może nastąpić w odległości nie mniejszej niż 170m przed wlotami do tunelu. Minimalna długość pasa włączenia wraz z klinem dla prędkości miarodajnej 100km/h wynosi 225m a dla 110km/h – 275m. Rozważając teoretycznie nową lokalizację węzła i łącznicy prowadzącej ruch na zachód, przy konieczności zupełnie innej geometrii węzła, uwzględniając długość łącznicy ok 100m węzeł Ursynów Wschód należało by przesunąć na wschód o ok.200-250m. To zbliżenie do węzła Przyczółkowa, którego przesunąć nie można z uwagi na istniejącą ulicę, poza niezgodnością z przytoczonymi powyżej przepisami, spowodowało by brak miejsca na normatywne pasy włączenia(wyłączenia) z tego węzła i pasów wyłączenia(włączenia) do Węzła Przyczółkowa. Zagroziłoby to bezpieczeństwu ruchu i uniemożliwiłoby prawidłowe oznakowanie węzłów.</p> <p>Jednocześnie zwracamy uwagę, że nasza praca jest kontynuacją wcześniej wykonanych prac w których przyjęto przebieg trasy, lokalizację i typ węzłów oraz określono wstępnie przebieg trasy w profilu podłużnym. Prace te wykonane zostały przez Biuro Planowania Rozwoju Warszawy w roku 2004. Ustalono wtedy zostały wstępnie linie zajętości terenu do których dowiązywano plany budowy osiedli oraz infrastrukturę komunikacyjną.</p> <p>Na obecnym etapie projektowania zmiany zasadnicze od wcześniej przyjętych i uzgodnionych rozwiązań praktycznie nie jest możliwe. Dzielnice Wilanów obsługuje węzeł „Przyczółkowa” typu WB posiadające wszystkie relacje, natomiast węzeł Ursynów wschód umożliwia zjazd z kierunku wschodniego drogi ekspresowej.</p>
27	Wilanów	<p>Treść wniosku: dotyczy węzła „Przyczółkowa”</p> <p>Węzeł „Przyczółkowa” jest jedynym węzłem drogowym, który będzie budowany na terenie Wilanowa. Węzeł ten został zaplanowany jako węzeł typu WB (karo).</p> <p>Istnieje poważne zagrożenie, że taki typu węzła doprowadzi do całkowitego paraliżu ulicy Przyczółkowej, która jest obecnie i pozostanie w przyszłości, podstawową i główną arterią komunikacyjną łączącą gminy leżące na południe od dzielnicy Wilanów oraz dzielnicę Wilanów z Warszawą.</p> <p>Dodatkowo planowana budowa centrum handlowego spowoduje utrudnienia na nieodległym skrzyżowaniu ulic Przyczółkowej, Vogla oraz planowanej Branickiego.</p> <p>W związku z tym, wnosimy o zaplanowanie i budowę węzła „Przyczółkowa” w formie maksymalnie bezkolizyjnej, np. typu koniczynka lub innego podobnego.</p>	<p>Węzeł typu koniczynka jest klasycznym węzłem typu WA, posiadającą, szczególnie w terenie zabudowanym, podstawową wadę a mianowicie zajmuje on bardzo dużą powierzchnię. Ta powierzchnia w przypadku rozwiązań o minimalnych parametrach geometrycznych wynosi kilka hektarów.</p> <p>Natomiast w przypadku konstruowania korzystniejszych parametrów oraz dróg zbiorczo rozprawiających pozwalających na uniknięcie zatorów na drodze głównej, które są wynikiem krótkich odcinków przeplatania pomiędzy łącznicami pośrednimi, powierzchnia zabudowy węzła może zająć nawet kilkadziesiąt hektarów. W naszej konkretnej sytuacji przy istniejącym zagospodarowaniu i zabudowie, (nowo wybudowana stacja trakcyjno-energetyczna, przepompownia, duży sklep i magazyn „Bricoman”) nie ma możliwości wybudowania węzła „koniczynka” bez konieczności wyburzenia wymienionych nowo wybudowanych obiektów. Odcięty by został również wjazd na ul. Europejską ponieważ w miejscu jej połączenia z ul. Przyczółkową przebiegała by łącznica bezpośrednia. Zabudowa została dostosowana do schematu węzła przyjętego przez BPRW w opracowaniu z roku 2004 i obecnie zmiana tego typu węzła wiązała by się z koniecznością wyburzeń. Z prognoz ruchu wykonanych w roku 2012, oraz dokonanych w naszym projekcie modyfikacji rozwiązań węzła proponowanego przez BPRW wynika, że rozwiązanie to zapewni wymaganą swobodę ruchu.</p> <p>Aktualnie w godzinach szczytu, wg informacji zawartych w piśmie, ul. Przyczółkowa jest blokowana poprzez sygnalizację z ul. Al. Wilanowska. Po wybudowaniu trasy S2 zmieni się zasadniczo rozkład ruchu. Część pojazdów jadących na zachód i na wschód wjedzie na trasę S2 dzięki czemu odciążone zostanie skrzyżowanie z Al. Wilanowską.</p>

**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
28	Wilanów	<p>Treść wniosku: dotyczy nasadzeń roślinności wzdłuż POW na terenie Wilanowa Zachodniego</p> <p>Planowana POW na terenie Wilanowa Zachodniego biec będzie w przeważającej części na nasypie. Dodatkowo zabezpieczona będzie albo półtunelami (o co wnioskujemy), albo ekranami akustycznymi. Spowoduje to stworzenie prawie dwukilometrowego muru oddzielającego zamieszkałe tereny Wilanowa Zachodniego od niezagospodarowanej części Wilanowa Zachodniego na południe od POW.</p> <p>Aby zmniejszyć uciążliwość estetyczną (oraz również pośrednio akustyczną) POW dla mieszkańców Wilanowa Zachodniego wnioskujemy o wprowadzenie maksymalnych nasadzeń wzdłuż POW na nasypach oraz między nimi a drogami pomocniczymi i ścieżkami rowerowymi, zarówno od strony północnej jak i południowej. Preferowane nasadzenia to roślinność wysoka, przede wszystkim drzewa, w tym iglaste – zimozielone.</p>	<p>Zgodnie z Decyzją nr DOOS.IDK.4200.14.2011.AA roku Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dn. 02.12.2011 „nasadzenia drzew i krzewów należy projektować i zrealizować na poziomie terenu, tzn. nie wprowadzać nasadzeń na skarpy nasypów, aby uniknąć gniazdowania ptaków w tych miejscach, co mogłoby narazić je na zderzenia z samochodami (...). W projekcie zieleni zastosowano nasadzenia zieleni osłaniającej ekrany od strony zewnętrznej, w miejscach, gdzie pozwala na to szerokość pasa drogowego, normatywne odległości od istniejących i projektowanych elementów zagospodarowania terenu (dróg, ekranów, ogrodzeń, rowów, uzbrojenia podziemnego, obiektów budowlanych itp.), a także biorąc pod uwagę warunki wynikające z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji.</p>
29	Wilanów	<p>Numer działki:</p> <p><u>Treść wniosku</u></p> <p>Posiadam dom jednorodzinny przy ul. _____, w związku z tym proszę o udzielenie odpowiedzi na poniższe pytania:</p> <ol style="list-style-type: none"> Jaki będzie zasięg oraz wysokość ekranów w okolicy Węzła Przyczółkowa ? Na spotkaniu informacyjnym pokazano skandaliczny slajd, na który przy Węźle Przyczółkowa są puste pola!!! W rzeczywistości tam jest duże osiedle domów jednorodzinnych. Na spotkaniu zostało powiedziane, że planowane jest wystąpienie o zmianę decyzji środowiskowej, celem likwidacji części ekranów wzdłuż trasy lub obniżenia ich wysokości. W których miejscach przewiduje się likwidację ekranów w stosunku do zaleceń w/w decyzji? Czy planuje się takie zmiany przy Węźle Przyczółkowa? Czy zjazdy na Przyczółkową z trasy ekspresowej S2 przy węźle Przyczółkowa będą ekranowane? Czy tereny ochronne Jeziorka Powsińskiego oraz Użytku ekologicznego Powsinek zostaną zabezpieczone ekranami przed hałasem? Jak pokazuje poniższa mapa bez ekranów zasięg hałasu jest ogromny i obejmuje cały użytek ekologiczny Powsinek! Jest to fragment Raportu oddziaływania na środowisko opracowanego na zlecenie GDDKiA 	<p>Ad. 1) W czasie prac nad Koncepcją Programową została wykonana analiza akustyczna, gdzie zweryfikowane i zaktualizowane zostały ustalenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego, istniejące zagospodarowanie terenu, prognoza ruchu na trasie oraz aktualne przepisy dotyczące dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Analiza akustyczna wskazuje na potrzebę realizacji zabezpieczeń akustycznych wzdłuż planowanej trasy, dla terenów chronionych akustycznie. W załączeniu przedstawiamy mapkę obrazującą prognozowany zasięg hałasu wraz z lokalizacją zabezpieczeń akustycznych w rejonie węzła Przyczółkowa. W rejonie węzła Przyczółkowa przewidywane są ekrany o wysokości 5 m.</p> <p>Ad. 2) Nie planuje się zmiany decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach a jedynie przeprowadzenie ponownego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko przed wydaniem decyzji zezwalającej na realizację inwestycji drogowej. Do tego postępowania dołącza się decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach a organ opiniujący (tutaj Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska) wydaje postanowienie uzgadniające realizację przedsięwzięcia. Drugie postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko ma m.in. za zadanie sprawdzenie zgodności projektu budowlanego z wydaną decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach. Wykonana analiza akustyczna nie wykazała zmian w rejonie węzła Przyczółkowa w zakresie wysokości ekranów akustycznych i ich długości. Planuje się ekrany o wysokości 5 m.</p> <p>Ad. 3) Nie przewiduje się na obecnym etapie ekranowania zjazdów z węzła Przyczółkowa</p> <p>Ad. 4) Tereny zielone w tym obszar Jeziorka Powsińskiego oraz użytek ekologiczny Powsinek nie są obszarami podlegającymi ochroni akustycznej w myśl obowiązującego prawa, także projektowane rozwiązania nie przewidują ochrony tych obszarów pod względem akustycznym.</p> <p>Ad. 5) W ramach budowy drogi ekspresowej S2 Południowej Obwodnicy Warszawy przewiduje się budowę ścieżek rowerowych, chodników i zieleni miejskiej.</p> <p>Ad. 6) Na przekazanych planach sytuacyjnych przedstawiona jest lokalizacja ekranów akustycznych (grafika w legendzie) oraz opis odcinków (zakres) ora wysokość.</p> <p>Ad. 7) Dojazd do osiedla Powsinek oraz dojazd do budynku handlowo-usługowego jest zapewniony z ul. Europejskiej. Ulica ta połączona jest na prawe skrzyż z ul. Przyczółkową.</p> <p>Ad. 8) Wykonywane analizy akustyczne uwzględniały prędkość pojazdów lekkich (osobowe i dostawcze) na poziomie 100 km/h oraz pojazdów ciężkich na poziomie 90 km/h.</p> <p>Ad. 9) Wykonana analiza akustyczna nie wykazała znaczących zmian w zakresie realizacji ekranów wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach a nawet potrzebę realizacji w niektórych rejonach ekranów wyższych i dłuższych. /GDDKiA – projekt KP musi zostać wykonany zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa (koszty są elementem drugorzędnym).</p> <p>Ad. 10) Wprowadzono korektę planu orientacyjnego – zaznaczono lokalizację obiektów Miasteczka Wilanów.</p> <p>Ad. 11) W miejscu występowania projektowanych elementów trasy POW (droga główna, zbiorniki, drogi dojazdowe) będą usunięte drzewa występujące obecnie w terenie.</p> <p>Ad. 12) W dniu 18.12.2013r. ogłoszono przetarg w systemie „Projektuj i Buduj”, który zgodny jest z obowiązującymi przepisami prawa.</p> <p>Ad. 13) Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych nie przewiduje wypłaty odszkodowania za utratę wartości nieruchomości nieobjętych decyzją Wojewody zezwalającą na realizację inwestycji drogowej.</p>


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

		<p>Zwracam uwagę, że obecnie obszar Jeziora Powsińskiego i łąk powsińskich jest miejscem bardzo chętnie odwiedzanym przez mieszkańców Wilanowa. Jest tam nawet stanowisko modraszka telejusa.</p> <p>5. Razem z budową POW był planowany Park! Czy z planów budowy Parku i drogi ekspresowej, zostanie tylko droga ekspresowa?</p> <p>6. Kiedy i gdzie zostanie udostępniony projekt/mapa i przekroje uwzględniające przebieg ekranów? Na spotkaniu temat był traktowany bardzo</p> <p>7. Czy i jak zmieni się organizacja ruchu przy ul. Europejskiej ? Czy zostanie zlikwidowane skrzyżowanie z Przyczółkową?</p> <p>8. Dla jakich prędkości są wykonywane symulacje poziomów hałasu wzdłuż trasy POW? Czy jest to prędkość 80km/h ? Czy bierze się pod uwagę, że realna prędkość na tej trasie będzie wynosić 100-120km/h.</p> <p>9. Jakiego rzędu oszczędności, planuje się uzyskać, występując o zmianę decyzji środowiskowej i likwidując ekrany, kosztem standardu życia mieszkańców, na odcinku Puławska - Lubelska? Chciałbym poznać przybliżoną kwotę oszczędności?</p> <p>10. Dlaczego obecnie planuje się likwidację ekranów na Wilanowie, a na Ursynowie planuje się prowadzenie trasy w tunelu? Jaka jest różnica między Ursynowem a Miasteczkiem Wilanów? Na spotkaniu pokazano mapy, na których nie ma Miasteczka Wilanów!</p> <p>11. W miejscu Węzła Przyczółkowa (za Bricomanem) są gęste drzewa. Czy zostaną wycięte?</p> <p>12. Przetarg na budowę ma być zorganizowany w standardzie "projektuj i wybuduj". Czy wykonawca będzie sporządzał Projekt Budowlany i decydował na standardzie oraz zakresie ekranowania trasy? W przetargu kryterium wyboru jest cena, zatem Wykonawca, będzie dążył do minimalizowania zakresu ekranów!</p> <p>13. Czy przewiduje się odszkodowania za utratę wartości domów przy ulicy Europejskiej ?</p>	<p>Legenda:</p> <ul style="list-style-type: none"> granie gmin linie rozgraniczające tunel od km 1+120 ekran akustyczny 8m, 6m, 5m, 4m, 3m okładziny dźwiękochłonne na murach oporowych zasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 pora nocna - 56 dB zasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 65 dB zasięg hałasu z ekranami -prognoza ruchu na rok 2035 dzień - 61 dB zasięg hałasu bez ekranów -prognoza ruchu na rok 2035 pora nocna - 56 dB (tereny zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, tereny zabudowy związanej ze stałym lub czasowym pobytem dzieci i młodzieży, tereny domów opieki społecznej, tereny szpitali w miastach)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (tereny zabudowy mieszkaniowej wielorodzinnej i zamieszkania zbiorowego, tereny zabudowy zagrodowej, tereny rekreacyjno-wypoczynkowe, tereny mieszkaniowo-usługowe)- wg miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego tereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna, wielorodzinna, domy dziecka, szpitale) tereny chronione pod względem akustycznym wg wymagań prawa (tereny rekreacyjno-wypoczynkowe) tereny nie chronione pod względem akustycznym (tereny usługowe, przemysłowe) tereny zieleni  
30	Wilanów	<p>Włączając się z debatę nad trasą Południowej Obwodnicy Warszawy, na wysokości Wilanowa Zachodniego, pragnę wyrazić swoje głębokie poparcie dla ograniczenia funkcjonalności węzła „Ursynów Wschód”, zgodnie z przedstawioną na spotkaniu informacyjnym koncepcją (tj. ograniczeniem możliwości komunikacji pomiędzy POW i projektowaną ul. Branickiego/Płaskowickiej). Uważam, że w przypadku pełnej funkcjonalności tego węzła (możliwość wjazdu i zjazdu we wszystkich kierunkach), ruch samochodów kierujących się do Miasteczka Wilanów, lub przez nie przejeżdżających będzie zbyt uciążliwy dla jego mieszkańców, a węzeł ten stanowiłby swoistą konkurencję dla projektowanego węzła „Przyczółkowa”.</p> <p>Jednocześnie pragnę podkreślić, że węzeł „Ursynów Wschód” mógłby powstać w formie, która pozwoli na komunikację z Miasteczkiem Wilanów i projektowaną ul. Branickiego, lecz nie będzie stanowił alternatywy dla ruchu tranzytowego w kierunku Sadyby/Czeriakowa lub Powsina tj. węzła „Przyczółkowa”.</p>	<p>Inwestycja jest zgodna z zapisami Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia znak WOŚ-II.4200.12.2011.JI z 29.04.2011r, oraz Decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak DOŚ.IDK.4200.14.2011.AA. z 02.12.2011r.</p>
31	Wilanów		<p>Węzeł typu koniczyna jest klasycznym węzłem typu WA, posiadającą, szczególnie w terenie zabudowanym, podstawową wadę a mianowicie zajmuje on bardzo dużą powierzchnię. Ta powierzchnia w przypadku rozwiązań o minimalnych parametrach geometrycznych wynosi kilka hektarów.</p> <p>Natomiast w przypadku konstruowania korzystniejszych parametrów oraz dróg zbiorczo rozprowadzających pozwalających na uniknięcie zatorów na drodze głównej, które są wynikiem krótkich odcinków przeplatania pomiędzy łącznicami pośrednimi, powierzchnia zabudowy węzła może zająć nawet kilkadziesiąt hektarów. W naszej konkretnej sytuacji przy istniejącym zagospodarowaniu i zabudowie, (nowo wybudowana stacja trakcyjno-energetyczna, przepompownia, duży sklep i magazyn) nie ma możliwości wybudowania węzła „koniczyna” bez konieczności wyburzenia wymienionych nowo wybudowanych obiektów. Odcięty by został również wjazd na ul. Europejską ponieważ w miejscu jej połączenia z ul. Przyczółkową przebiegała by łącznica bezpośrednia. Zabudowa została dostosowana do schematu węzła przyjętego przez BPRW w opracowaniu z roku 2004 i obecnie zmiana tego typu węzła wiązała by się z koniecznością wyburzeń. Z prognoz ruchu wykonanych w roku 2012, oraz dokonanych w naszym projekcie modyfikacji rozwiązań węzła proponowanego przez BPRW wynika, że rozwiązanie to zapewni wymaganą swobodę ruchu.</p> <p>Aktualnie w godzinach szczytu, wg informacji zawartych w piśmie, ul Przyczółkowa jest blokowana poprzez sygnalizację z ul. Al. Wilanowska. Po wybudowaniu trasy S2 zmieni się zasadniczo rozkład ruchu. Część pojazdów jadących na zachód i na wschód wjedzie na trasę S2 dzięki czemu odciążone zostanie skrzyżowanie z Al. Wilanowską.</p>

		<p>Treść wniosku</p> <p>W IMIENIU WŁASNYM ORAZ STOWARZYSZENIA ZGŁASZAM STANOWISZY SPRZECIWI WOBEC PLANU WYKONANIA WĘZŁA „PRZYZCÓŁKOWA” W POSTACI SKRZYŻOWANIA KOLIZyjNEGO. SKŁADAM WNIOSEK O ZMIANĘ PROJEKTU W TYM PUNKCIE O WYKONANIE SKRZYŻOWANIA CAŁKOWICIE DEKOLIZyjNEGO. UZASADNIENIE: OBECNIE UL. PRZYZCÓŁKOWA JEST JEDYNYM SPOSOBEM DOTARCIA DO MIASTA DLA MIESZKAŃCÓW WILANÓWA POŁUDNIOWEGO I MIEJSCOWOŚCI OSIEDLAŃCH JUŻ W TEJ CHWILI ISTNIEJĄCE SKRZYŻOWANIE PRZY UL. VOGLA I EUROPEJSKIEJ POWODZIŁA POWSTAWIANIE W GODZINACH SZCZYTU UŻYTKOWYCH KORCÓW KOLEJNE SKRZYŻOWANIE JEDYNE POGORSZYŁO SYTUACJĘ MIASTA NA UWAGĘ ASTRONOMICZNE KOSZTY TEJ INWESTYCJI WZROSŁ WYJĄTKOWO ŚWIĄZANY Z POSTULOWANĄ ZMIANĄ BIEŻĄCE MARGINALNY, A KORZYSCIA DLA SPOŁECZEŃSTWA SĄ DO DZIE</p>	
NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
32	Wilanów	<p>Numer działki: 93 z obrotu 1-05-56 o obszarze 1,5083 ha położona w dzielnicy Wilanów, ul.) Warszawa.</p> <p>Treść wniosku:) zwraca się z wnioskiem o nieinstalowanie ekranów akustycznych przy planowanym węźle „Przyczółkowa” (część zjazdu z obwodnicy na węzeł Przyczółkowa) oraz przy ulicy Przyczółkowej, które w jakikolwiek sposób zastąpiłyby obiekt handlowy będący własnością) mieszczący się w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego odcinka Południowej Obwodnicy Warszawy przy ul.) 02-964 Warszawa. Wnioskodawca nadmienia, że wykorzystanie zaplanowanych w proponowanym kształcie zabezpieczeń akustycznych w części zjazdu z P.O.W. na węzeł „Przyczółkowa” oraz częściowo wzdłuż ulicy Przyczółkowskiej jest całkowicie nieuzasadnione, gdyż przede wszystkim w tej części wystarczającą barierę akustyczną tworzy sam obiekt handlowy , skutecznie chroniąc znajdujące się za nim nieruchomości przed uciążliwościami hałasu generowanego przez ruch przy ulicy Przyczółkowej oraz w przyszłości z mającego powstać Węzła „Przyczółkowa”. Zaplanowanie zabezpieczenia akustycznego w obecnym projekcie skutecznie ograniczy widoczność obiektu handlowego) dla jego potencjalnych klientów przejeżdżających zarówno planowaną obwodnicą jak również ul. Przyczółkową. Realizowanie projektu w proponowany sposób z pewnością mocno wpłynie na pogorszenie sytuacji ekonomicznej obiektu handlowego Wnioskodawcy co z uwagi na przedsięwzięte przez niego ogromne nakłady finansowe na realizację inwestycji obiektu handlowego przy ul.) jest niezgodne z zasadami współżycia społecznego oraz nie do przyjęcia w proponowanym w obecnym kształcie projekcie. Wnioskodawca podkreśla, że w ostatnich kilku latach, polityka planowania zabezpieczeń akustycznych zmierza w bardziej liberalnym kierunku, przez który należy rozumieć ograniczanie instalacji barier dźwiękochłonnych do wyłącznie niezbędnych miejsc, które realnie zabezpieczają mieszkańców, przyrodę przed niekorzystnym wpływem hałasu. Wystarczy przytoczyć w tym miejscu Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 1 października 2012 r. zmieniające Rozporządzenie w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz.U. z 2012 r., poz. 1109), które</p>	<p>W rejonie węzła Przyczółkowa na obecnym etapie projektowania nie przewiduje się realizacji ekranów akustycznych na zjazdach z węzła oraz wzdłuż ul. Przyczółkowej. Ekran na tym odcinku przewidywane są w ciągu jezdni głównej m.in. na wiadukcie przebiegającym ponad ul. Przyczółkową. Ekran przeźroczyste dopuszczone są ewentualnie do realizacji na wiadukcie poza wiaduktem przewiduje się ekrany pochłaniające jako zapewniające lepszą ochronę akustyczną (częściowa absorpcja fali akustycznej).</p>

**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**

		<p>podwyższa limity poziomów hałasu wprowadzając następujące zmiany: w dzień na terenach zabudowy jednorodzinnej dopuszczony hałas wzrośnie z 55 do 64 decybeli, w nocy na takim obszarze poziom ten może wynieść nie 50, ale 59 decybeli. Na obszarach, gdzie jest zabudowa wielorodzinna, dzienny poziom hałasu może sięgnąć 68 decybeli (o osiem więcej), a w nocy 59 decybeli (dziewięć więcej). Na terenach śródmiejskich w miastach, gdzie jest ponad 100 tys. mieszkańców, dopuszczalny dzienny poziom hałasu wynosi 68 decybeli (trzy więcej). W nocy zaś dopuszczalny hałas może osiągnąć 61 decybeli, a nie jak dotychczas 55. Ponadto nad zmianami dotyczącymi liberalizacji polityki zabezpieczenia akustycznego pracuje Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, gdzie planuje się zmienić obowiązujące przepisy pod kątem obowiązku stawiania ekranów akustycznych, na jedynie możliwość zabezpieczenia akustycznego poprzez wykorzystanie ekranów akustycznych oraz innych metod zabezpieczenia akustycznego.</p> <p>Jak wspomniano wyżej kubatura obiektu przy ul. powoduje, że stanowi on barierę akustyczną dla obiektów położonych przy ulicach Europejskiej, Młocarni, Brodzik i Powsinek, które zaznaczone są na projekcie jako będące w zasięgu hałasu pochodzącego z planowej inwestycji POW. Znamienne jest podkreślenie, że na rysunkach będących załącznikami do projektu inwestycji Południowej Inwestycji Warszawy, w liniach zasięgu hałasu od istniejącej ulicy Przyczółkowej i trasy POW, naniesionych na zdjęcie satelitarne, owego zasięgu w żaden sposób nie odnosi się do istniejącego obiektu – wręcz można uznać, jakby projektujący i dokonujący pomiarów i symulacji, zapomnieli uwzględnić blokujący i rozpraszający dźwięki i hałas, wpływ obiektu. Wnioskodawca pragnie podkreślić, że budowa ekranów akustycznych jako najczęściej wybieranych rozwiązań, nie zawsze skutecznie chroni przed hałasem – dlatego wprowadzane są nowe normy w zakresie dopuszczalnych poziomów hałasów i ekranów akustycznych.</p> <p>Wnioskodawca wskazuje ponadto, aby w pozostałych zakresie na planowanej obwodnicy zastosować ekrany wykonane w technice przezroczystej, czyli z materiału przez który widać co znajduje się za ekranem – nie ograniczając w ten sposób dostępu światła, co zwiększa odpowiednią widoczność dla kierowców, a także zwiększa możliwość odpowiednio wczesnego dostrzeżenia tablic informacyjnych dotyczących obiektu handlowego przez zbliżających się potencjalnych klientów i bezpiecznego skierowania się do zjazdu drogowego prowadzącego do obiektu.</p> <p>Reasumując wnioskujemy, aby odstąpić od zastosowania, zasłaniając obiekt Wilanów położony przy ul. , ekranów akustycznych na odcinku części zjazdu z obwodnicy na węzeł Przyczółkowa oraz częściowo wzdłuż ulicy Przyczółkowej gdzie odpowiednią barierą akustyczną stanowi już istniejący sklep . Na pozostałym fragmencie przedmiotowej obwodnicy wnioskujemy o zastosowanie ww. ekranów przezroczystych.</p>	
NR WNIOSKU	DZIELNICA	TREŚĆ WNIOSKU	ODPOWIEDŹ
33	Wilanów	<p>Treść wniosku:</p> <p>W nawiązaniu do przedstawionych planów i wstępnego harmonogramu budowy Południowej Obwodnicy Warszawy oraz zgodnie z ustaleniami ze spotkania informacyjnego, zgłaszam wniosek o uwzględnienie już w pierwszym etapie budowy realizacji węzła Czerniakowska-Bis w wariantcie umożliwiającym dojazd z obwodnicy do ul. Bruzdowej (rozwiązanie zbliżone do prowizorycznego dojazdu do Trasy Siekierkowskiej na wysokości planowanego węzła Czerniakowska-bis). Również w trakcie budowy Obwodnicy należy zwrócić uwagę na zapewnienie dojazdu do budowy bez wykorzystania ul. Vogla i Grabałówki.</p> <p>Uzasadnienie</p> <p>Znaczna część wschodniego Wilanowa jest skomunikowana z centrum Warszawy jedynie przez ulicę Vogla o bardzo ograniczonej przepustowości. Na tym obszarze liczba mieszkańców bardzo szybko rośnie, między innymi na skutek uchwalonych i planowanych kolejnych planów zagospodarowania przestrzennego. Dodatkowo, przy braku realizacji wjazdów i zjazdów dla Węzła Czerniakowska będzie powodować, że mieszkańcy oraz usługi i dostawcy dla tej części dzielnicy Wilanów będą mogli dojechać z Trasy Siekierkowskiej jedynie nadrabiając ponad 4 km przez zatłoczoną ulicę Vogla, lub poprzez wąskie uliczki Ruczaj, Rosy i Grabałówki. Są to uliczki wąskie, bez właściwej podbudowy jezdni, wymagające już przy obecnym natężeniu ruchu częstych napraw, poprowadzone przez obszar krajobrazu chronionego „Dolina rzeki milanówki”. Dodatkowo nośność mostku na ulicy Grabałówki wynosi jedynie 2,5 tony. Realizacja przynajmniej prowizorycznych dojazdów w węźle Czerniakowska-bis ułatwiła by dojazd do Południowej Obwodnicy lokalnym mieszkańcom, zapobiegłoby niszczeniu dróg lokalnych i ograniczyłoby dalszy przyrost ruchu w zatłoczonej ulicy Vogla.</p>	<p>GDDKiA</p> <p>Z uwagi na brak istniejącej drogi nie ma możliwości wykonania połączenia trasy POW z terenem przyległym. Korona trasy POW jest zaprojektowana tak aby w momencie wybudowania ul. Czerniakowskiej bis bez prac dodatkowych na S2 można było połączyć łącznice węzła z trasą główną (poszerzona korona o pasy włączyć i wyłączać poszczególnych łącznic).</p>
34	Wawer		<p>W trakcie prac projektowych nad Koncepcją Programową trasy S2 POW biuro projektów Arcadis wystąpiło o aktualizację rozwiązań projektowych ul. Czerniakowskiej bis do Biura Architektury i Planowania Przestrzennego Wydział Polityki Rozwoju Infrastruktury Technicznej Miasta.</p> <p>Uzyskano nowe (bardziej aktualne) rozwiązania już po terminie spotkania informacyjnego w dzielnicy Wilanów. Wg nowych danych działka 1\2 w obrębie 1-06-50 oraz budynek mieszkalny nie będą ingerować w rozwiązania projektowe trasy S2 jak i budowy łącznic z ul. Czerniakowską bis – wg załączonego planu sytuacyjnego.</p>

		<p>Dziękuję bardzo za zorganizowanie w dniu 15.01.2013 r. spotkania dotyczącego przebiegu przyszłej południowej obwodnicy Warszawy na odcinku naszej dzielnicy Wilanów.</p> <p>Jestem właścicielem działki nr 1/5 obręb 1-06-50 przy ul. . W roku 2008 otrzymałem pozwolenie nr na budowę domu jednorodzinnego na tej działce. Pozwolenie to zostało wydane zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego. Plan ten uwzględniał przebieg południowej obwodnicy Warszawy oraz przebieg ul. Czerniakowskiej bis. Dom wybudowałem i w roku 2010 zamieszkałem w nim.</p> <p>Na w/w spotkaniu dowiedziałem się , że mój dom zostanie usunięty, ponieważ teren, na którym on się znajduje będzie przeznaczony pod budowę zjazdów łączących obwodnicę z ul. Czerniakowską bis.</p> <p>W związku z powyższym chcę wyrazić swój sprzeciw wobec takiego projektu i proszę o wprowadzenie korekty w planie, która nie będzie mnie tak krzywdziła.</p>	
35	Wawer	<p>ZNIEMIAM SIĘ Z WPAJĘTMA, PROSZĘ O INFORMACJE DOTYCZĄCE MOJEJ DZIAŁKI NR 14 POŁOŻONEJ NA TERENIE KWADRANTU-POŁUDNIOWEGO</p> <p>CZY DROGA S-21 W CAŁOŚCI BĘDZIE PRZEBIEGAĆ POZEZ TĘ DZIAŁKĘ,</p> <p>PROSZĘ OKREŚLIĆ W JAKIM TERMINIE NASTĄPI WYRUB GRUNTU POD TĘ DROGĘ,</p> <p>JAK WYGLĄDA PROCEDURA WYRUBU GRUNTU POZEZ GOSPODARSTWA DROGI WRAJONCH I AUTOSTRAD</p>	<p>Z uwagi na brak dostatecznych informacji zawartych we wniosku w zakresie lokalizacji działki ewidencyjnej, GDDKiA Oddział w Warszawie prosi o kontakt osobisty w celu udzielenia odpowiedzi na pytanie odnośnie przebiegu przedmiotowej inwestycji w stosunku do niniejszej działki.</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.</p> <p>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 albo 3) w którym decyzja ZRID stała się ostateczna