



WOJEWODA MAZOWIECKI

*P2.1 + P-4*  
*05.11.07*  
*[Signature]*

Warszawa, dnia 18 października 2007 r.

WŚR.I.SM,EM/6613/1/80/05

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad  
Oddział w Warszawie

Wpłynęło do rejestru pod Nr 14088

Dnia 31 PAŹ. 2007

**Decyzja****o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 104; art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) – zwanego dalej kpa, art. 46 ust. 1 pkt 1, art. 46a ust. 7 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902, Nr 169, poz. 1199, Nr 170, poz. 1217, Nr 249, poz. 1832 z 2007 r., Nr 21, poz. 124, Nr 75, poz. 493, Nr 88, poz. 587, Nr 124, poz. 859) – zwanego dalej Poś po rozpatrzeniu wniosku z dnia 22 listopada 2005 r., znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/406/2005 Dyrektora Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Warszawie, ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa działającego z upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”.

**ustala się**

następujące środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację opisanego wyżej przedsięwzięcia wg wariantu WIIIA:

**I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.**

Przedmiotowe przedsięwzięcie polega na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) będącej drogą o klasie technicznej „ekspresowa” na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” wg wariantu WIIIA, zgodnie z charakterystyką przedsięwzięcia stanowiącą załącznik do niniejszej decyzji. Planowane przedsięwzięcie stanowić będzie element spójnego systemu drogowego Miasta Stołecznego Warszawy wynikającego ze strategii przestrzennej samorządów

Województwa Mazowieckiego i m.st. Warszawy. Wschodnia Obwodnica Warszawy będzie jednym z odcinków ekspresowej obwodnicy, łączącej się z planowaną autostradą A-2: od zachodu – w węźle „Konotopa”, od wschodu – w węźle „Lubelska”.

Wariant przedsięwzięcia WIIIA będzie przebiegać przez teren Miasta Stołecznego Warszawy Dzielnice Wesoła i Rembertów oraz gmin: Marki, Ząbki, Zielonka, Sulejówek, Wiązowna.

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

1. Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac - teren przywrócić do poprzedniego stanu.
2. Zaplecza budowy, a w szczególności magazyny, składy i bazy transportowe w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych, w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej.
3. Ograniczyć do niezbędnego minimum zajmowanie terenu na obszarze chronionym oraz na terenach leśnych. Prace budowlane nie powinny wychodzić poza wyznaczony pas drogowy. Transport materiałów niezbędnych do budowy powinien odbywać się przede wszystkim w obrębie wyznaczonego pasa drogowego.
4. Prace związane z realizacją inwestycji takie jak usuwanie drzew, krzewów i gleby prowadzić poza okresem rozrodczym zwierząt (od początku kwietnia do końca sierpnia).
5. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00).
6. W przypadku realizacji odwodnień budowlanych, w rejonie węzła „Zielonka” należy prowadzić monitoring położenia zwierciadła wód podziemnych. W tym celu należy zainstalować tymczasowe piezometry do monitoringu poziomu wody gruntowej zasięgu leja depresji w trzech przekrojach obserwacyjnych (po trzy piezometry w każdym przekroju w odległości ok. 10 m, 30 m i 100 m od krawędzi wykopu budowlanego).
7. Odpady budowlane, w tym ziemia z wykopu lub budowy tunelu nie mogą być składowane, gospodarczo użytkowane, ani przetwarzane na terenach objętych obszarowymi prawnymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2004 r. Nr 92, poz. 880, z późn. zm.).
8. W czasie budowy usuwana z powierzchni wierzchnia warstwa ziemi urodzajnej powinna być

hałdowana do późniejszego wykorzystania przy zagospodarowaniu i urządzeniu terenu. Prowadzenie prac związanych z usuwaniem warstwy gleby i wykonywaniem nasypów lub wykopów powinno odbywać się możliwie małymi frontami robót, aby unikać zjawisk erozji eolicznej oraz innych procesów geodynamicznych związanych ze spływem powierzchniowym.

9. Na odcinkach, gdzie prace ziemne i budowlane będą prowadzone w pobliżu cieków wodnych wprowadzić rozwiązania zabezpieczające przed zasypaniem lub zanieczyszczeniem substancjami chemicznymi pochodzącymi z prac budowlanych.
10. W celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń pyłowo-gazowych do powietrza, podczas prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, stosować do podbudowy gotowe mieszanki wytwarzane w wytwórniach, aby ograniczyć do minimum operacje mieszania kruszywa ze spoiwem na placu budowy.
11. Masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisję oparów asfaltów.
12. Roboty nawierzchniowe prowadzić w okresie letnim, kiedy temperatura mas bitumicznych może być niższa, a przez to mniejsze będzie odparowanie substancji odorotwórczych.

### III. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym:

1. Poprowadzenie drogi w tunelu na odcinku od km 10+255 do km 11+055. Ostateczna lokalizacja tunelu będzie ustalona w projekcie budowlanym. Tunel powinien spełnić wymagania: długość ok. 800 m w dzielnicy Wesoła, od ul. Niemcewicza do ul. Uroczej zachowując istniejące ciągi komunikacyjne.
2. Przebieg planowanej trasy WOW bez naruszania granic Mazowieckiego Parku Krajobrazowego.
3. Budowę ekranów akustycznych na następujących odcinkach:

Strona południowa (prawa)			Strona północna (lewa)		
Pikietaż [km]	Wysokość [m]	Długość [m]	Pikietaż [km]	Wysokość [m]	Długość [m]
od - 2+000 do 1+300	4	700	od -2+200 do - 1+800	3	400
od -1+400 do 0+900	5	500	od -1+800 do - 1+300	4	500

✓  
✓

od - 0+900 do 0+000	4	900	od -1+350 do 0+920	4	2270
od 4+650 do 5+800	4	1150	od 4+300 do 5+800	4	1500
od 9+450 do 10+000	4	550	od 11+300 do 12+500	4	1200
od 12+500 do 13+250	3	750	od 12+500 do 12+700	3	270*
od 13+950 do 14+300	3	350	od 12+700 do 13+170	4	470
od 14+300 do 14+900	4	700*	od 13+ 860 do 14+110	3	250
od 14+900 do 15+520	4	700 *	od 14+110 do 14+950	4	885 *
od 15+500 do 16+550	4	1050	-	-	-

\* długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach.

- Konstrukcja drogi i obiektów umożliwiającą posadowienie ekranów o wysokości 8 m (w celu umożliwienia ewentualnego podwyższenia ekranów w przyszłości).
- Zastosowanie dla ochrony warunków akustycznych na terenie zabudowy mieszkaniowej ekranów pochłaniających charakteryzujących się następującymi parametrami: klasa pochłaniania dźwięku A4 zgodnie z PN-EN 1793-1:2001 „Drogowe urządzenia przeciwhałasowe” - Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych - Część 1: oraz PN-EN 1793-2:2001 „Drogowe urządzenia przeciwhałasowe” - Metoda badania w celu wyznaczenia właściwości akustycznych - Część 2: Właściwa charakterystyka izolacyjności od dźwięków powietrznych. Ekran winny być nieprzezroczyste. Dopuszcza się jednak zastosowanie ekranów przezroczystych na obiektach i w rejonie zjazdów o izolacyjności akustycznej właściwej  $R_w=30[\text{dB}]$ .
- Przy projektowaniu ekranów przezroczystych - dla uniknięcia kolizji przez ptaki - należy przewidzieć zastosowanie ekranów z materiałów wyposażonych w znaczniki od strony zewnętrznej (np. pionowe taśmy o szerokości 2 cm umieszczone w odstępach, co 10 cm lub o szerokości 1 cm umieszczone w odstępach, co 5 cm) lub zapewnić umieszczenie na przezroczystych ekranach sylwetek ptaków drapieżnych.
- Zaprojektowanie ekranów akustycznych w sposób estetyczny i wkomponowanie ich w krajobraz, z uwzględnieniem zieleni osłaniającej od strony zewnętrznej.
- Zastosowanie zamkniętego systemu kanalizacyjnego do odprowadzania wód opadowych z drogi na odcinku od km 10+255 do km 11+055 w celu ochrony wód podziemnych.
- Zastosowanie odprowadzania wód deszczowych kanalizacją prowadzoną po dwóch stronach drogi z odprowadzeniem wód do odbiornika dla odcinków trasy prowadzonych w wykopie.

10. Odprowadzanie wód opadowych z odcinków trasy prowadzonych na estakadach do usytuowanej po dwóch stronach drogi kanalizacji deszczowej z odprowadzeniem wód do odbiornika.
11. Zrealizowanie odpowiedniej liczby zbiorników ziemnych retencyjno-infiltracyjnych na terenach, gdzie występują korzystne warunki gruntowo-wodne do odprowadzenia wód do gruntu. Na terenach, gdzie warunki gruntowo-wodne są niekorzystne dla infiltracji wód do gruntu należy zaprojektować uszczelnione zbiorniki ziemne retencyjne z ewentualnym odprowadzeniem wód do odbiornika. Zbiorniki retencyjne powinny zapewniać możliwość zamknięcia odpływu na wypadek wystąpienia poważnej awarii.
13. Przy projektowaniu zbiorników retencyjnych na odcinku pomiędzy węzłami „Rembertów” i „Zakręt” dążyć do ich zbliżenia w rejon węzłów (a tym samym odsunięcia od terenów zabudowanych).
14. Zaprojektowanie przejść dużych, średnich i małych dla zwierząt w miejscach ich nasilonej migracji.

Lokalizacja przejść:

Lp.	Położenie w km	Wielkość
1.	1+700	średnie
2.	3+850	średnie
3.	6+250	duże
4.	7+800	średnie
5.	8+900	średnie
6.	na istniejącej drodze nr 637 ul. Okuniewska 9+500	średnie
7.	9+450	średnie
8.	11+100	duże
9.	16+800	małe

15. Przejścia duże mogą być zaprojektowane jako górne lub dolne. W przypadku projektowania przejść dolnych – wysokość w świetle nie mniej niż 4,0 m i szerokość przejścia - nie mniejsza niż 15 – 20 m, zapewniająca współczynnik względnej ciasnoty E o wartości co najmniej 1,5. Szerokość przejść górnych – nie mniej niż 50 m

w najwęższym miejscu (światło).

16. Pokrycie przejść górnych naturalną pokrywą umożliwiającą wegetację roślin. Przejście powinno mieć wyodrębnioną strefę podejścia o nachyleniu do 16%, wyposażoną w ogrodzenia naprowadzające. Strefę podejścia i przejście należy zagospodarować zielenią, w tym krzewami: stosować gatunki występujące naturalnie na terenie sąsiadującym, uwzględnić gatunki owocujące w celu podniesienia atrakcyjności przejścia dla zwierząt. Na przejściu zainstalować ekrany osłaniające przed oświetleniem (drewniane o wysokości około 2,0 m). Ogrodzenie przejścia (łącznie z podejściem) powinno być połączone z ogrodzeniem drogi.
17. Wymiary przejść średnich – wysokość w świetle co najmniej 2,5 m i szerokość minimum 6,0 m. Współczynnik względnej ciasnoty E o wartości co najmniej 0,7.
18. Wymiary przejścia małego – szerokość powyżej 2,0 m i wysokość powyżej 1,5 m. Współczynnik względnej ciasnoty E o wartości co najmniej 0,07.
19. Zaprojektowanie węzła „Zielonka” na estakadzie (co najmniej w rejonie skrzyżowania z linią kolejową) w celu zapewnienia swobodnej migracji zwierząt.
20. Budowę przejść (o parametrach co najmniej 1,5 m x 1 m rozmieszczonych w odległości nie większej niż co 100 m) dla płazów na odcinkach ich wzmożonej migracji:
  - a) 2+500 – 2+750 – węzeł Zielonka,
  - b) 6+650 – 7+000 – okolice: węzeł Poligon,
  - c) 7+200 – 7+600 – okolice: węzeł Poligon,
  - d) 7+850 – 8+200 – Bagno Kozie.
21. Dostosowanie przepustów do odpowiednich parametrów tak, aby służyły jako przejścia dla małych zwierząt. Zaleca się zastosowanie konstrukcji betonowych. Tam, gdzie będzie to możliwe, technicznie przepusty wodne zaopatrzyć w suche półki o szerokości około 50 cm, umieszczone powyżej przewidywanego zwierciadła wody w przepuście. Półki te powinny w łagodny sposób łączyć się z terenem przylegającym do przepustu.
22. Na terenach leśnych zaprojektowanie ogrodzenia drogi, zabezpieczającego przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię i naprowadzającego w kierunku przejść. Wysokość ogrodzenia powinna wynosić nie mniej niż 2,5 m.
23. Wygrodzenie siatką wprowadzić na następujących odcinkach:
  - 0+630 – 4+700,
  - 5+500 – 10+200,
  - 10+800 – 11+300,

- 11+500 – 11+800,
- 12+000 – 12+700,
- 13+000 – 14+200.

24. Ze względu na występowanie płazów wygrodenie na odcinkach:

- 2+400 – 2+850,
- 6+550 – 7+100,
- 7+100 – 7+700,
- 7+750 – 8+300

powinno mieć oczka gęstsze w części dolnej (do wysokości około 60 cm od poziomu terenu i być wkopane w ziemię), należy również zastosować płotki naprowadzające.

25. Uzupełnienie strat w zieleni należy zrealizować poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa. Nowe nasadzenia przy trasie zaplanować w ten sposób, aby uwzględniały gatunki odporne na zanieczyszczenia powietrza i zasolenie. Należy minimalizować stosowanie gatunków inwazyjnych, obcych.

26. Przy zagospodarowaniu terenu wykluczyć stosowanie torfu naturalnego na rzecz nawozu z kory, nawozów mineralnych i obornika.

27. W związku z potrzebą usunięcia drzewostanów z powierzchni leśnych na cele budowy drogi, niezbędne jest przyspieszenie tworzenia się naturalnej strefy brzegowej lasu poprzez nasadzenia dogęszczające na skraju lasu. Nasadzenia wykonać na następujących odcinkach drogi:

- 0+630 – 4+700,
- 5+500 – 10+200,
- 10+800 – 11+300,
- 11+500 – 11+800,
- 12+000 – 12+700,
- 13+000 – 14+200.

28. W węzłach i rozjazdach należy zaprojektować zieleni ozdobno-użytkową.

29. W porozumieniu z właściwym dla terenu nadleśnictwem zainstalować z dala od trasy 150-200 skrzynek lęgowych dla ptaków różnego typu oraz zapewnić coroczną ich konserwację i oczyszczanie ze starych gniazd w okresie od 16 października do końca lutego.

30. W fazie prac nad projektem budowlanym należy sprawdzić poprawność lokalizacji ekranów akustycznych i ewentualnie zweryfikować szczegółowe ich rozmieszczenie oraz wysokość

stosownie do ustaleń projektu w taki sposób, aby zapewnić skuteczny poziom ochrony zabudowy mieszkaniowej i innej chronionej.

31. W uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę:

- a) lokalizacji i długości ekranów akustycznych  $\pm 10\%$  ich długości,
- b) lokalizacji i długości zamkniętego systemu kanalizacyjnego do odprowadzania wód opadowych z drogi  $\pm 50\text{m}$ ,
- c) lokalizacji i długości wyгородzenia drogi siatką  $\pm 50\text{ m}$ ,
- d) lokalizacji przejść dla zwierząt  $\pm 50\text{m}$ ,
- e) lokalizacji i długości nasadzeń zieleni  $\pm 50\text{m}$

przy jednoczesnym zachowaniu standardów jakości środowiska i emisji w odpowiednim zakresie oraz tras rzeczywistej migracji zwierząt.

IV. Eksploatacja trasy może wymagać utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W pozwoleniu na budowę należy wprowadzić obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w zakresie ochrony akustycznej terenów wymagających ochrony przed hałasem w okresie 12 miesięcy i jej przedstawienie w terminie 18 miesięcy od dnia oddania Wschodniej Obwodnicy Warszawy do użytkowania. W analizie porealizacyjnej należy przedstawić informacje na temat zasięgu oddziaływania akustycznego drogi w kontekście potrzeby utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W ramach analizy porealizacyjnej należy przeprowadzić monitoring rozbić ptaków o pojazdy.

V. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

## Uzasadnienie

Wnioskiem z dnia 22 listopada 2005 r. znak GDDKiA-O/WA-B.13m/400/406/2005 Dyrektor Oddziału w Warszawie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad działający z upoważnienia Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad (zwany dalej: „Inwestorem”) zwrócił się z wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (zwanej dalej: „WOW”) na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”. We wniosku wskazano jako preferowany wariant W2 przebiegu trasy drogi.

WOW obejmuje odcinek od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” i stanowi element północno-wschodniej obwodnicy Warszawy w ciągu dróg krajowych. Umożliwi ona połączenie wylotów dróg



krajowych w kierunku Białegostoku (droga krajowa nr 8), Terespoła (droga krajowa nr 2, a docelowo autostrada A-2) i Lublina (droga krajowa nr 17 – docelowo autostrada A-2). ✓

Do wniosku dołączono wypisy i wyrisy z miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego Gmin: Marki, Ząbki, Zielonka i pisma z urzędów samorządowych stwierdzające brak aktualnie obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego (Warszawa, Sulejówek, Wiązowna) oraz kopię mapy ewidencyjnej. ✓

W związku z tym, że planowana inwestycja należy do przedsięwzięć, o których mowa w art. 51 ust. 1 pkt 1 Poś, tj. wymienionych w §2 ust.1 pkt 29 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm) do wniosku załączony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowany przez Firmę Profil Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Raport wraz z aneksem i uzupełniającymi informacjami, w ocenie organu wydającego decyzję oraz organów uzgadniających, spełniał wymagania ustawowe określone art. 52 ustawy Poś.

W raporcie oddziaływania na środowisko przedstawiono trasę wg dwóch korytarzy (obejmujące 4 warianty oraz wariant „0”):

- Marki – Wesoła – Zakręt - najkrótsza możliwa trasa (z kilkoma alternatywnymi opcjami: W1, W2, WIIIA w rejonie Wesołej),
- Marki – Okuniew – Halinów - trasa dłuższa o ok. 10.km - wariant W3,
- oraz wariant „0”.

#### Wariant W1 (uzgodniony przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego)

Poczynając od strony północnej trasa Wschodniej Obwodnicy Warszawy zaczyna się węzłem „Marki” w miejscowości Marki i do węzła „Drewnica” przechodzi przez tereny częściowo zabudowane i półotwarte, po skraju kompleksu leśnego Lasów Państwowych Nadleśnictwa Drewnica. Od węzła „Drewnica” trasa skręca w kierunku południowo-wschodnim wchodząc w kompleks leśny przecinając w kilku miejscach istniejące ciągi komunikacyjne drogowe i kolejowe. Po przejściu (na odcinku 100 m) przez ulicę Mokry Ług w Rembertowie odchodzi się w kierunku południowym do węzła „Rembertów” nadal przechodzi przez tereny leśne, w tym poligon wojskowy. Od węzła „Rembertów” biegnie w kierunku południowym przechodząc w rejonie ulic Zacisza, Wschodnia i Gazowa w miejscowości Wesoła przez zabudowę jednorodzinną, a następnie skręca w kierunku wschodnim przechodząc przez kompleks leśny z zabudową jednorodzinną. Po ✓?

przecięciu al. Marszałka Józefa Piłsudskiego wchodzi na tereny otwarte, częściowo zabudowane, dochodząc do węzła „Zakręt”. Od węzła „Zakręt” do końca węzła „Lubelska” planowana obwodnica przechodzi po trasie istniejącej drogi krajowej, głównie po terenach zabudowanych, częściowo zalesionych. Łączna długość planowanej obwodnicy od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” wg wariantu W 1 wynosi 19,59 km.

#### Wariant W2 (wnioskowany przez Inwestora)

Stanowi alternatywne przejście w rejonie Wesola (od węzła „Rembertów” do węzła „Zakręt”). Wariant W2 odchodzi od trasy wariantu W1 w odległości 1 km na północ od węzła „Zakręt”, po przejściu przez al. Marszałka Józefa Piłsudskiego przechodzi częściowo przez tereny otwarte na gruntach m. Sulejówek, a po wejściu w granice Wesolej wchodzi w kompleks leśny wzdłuż linii wysokiego napięcia w kierunku zachodnim pomiędzy zabudową Wesolej. W odległości 1 km na północ od węzła „Rembertów” w rejonie Koziego Bagna wchodzi na trasę wariantu W1. Łączna długość wariantu W2 wynosi 18,92 km.

#### Wariant WIIIA (uzgodniony przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego oraz Ministra Rozwoju Regionalnego)

Wariant WIIIA został wybrany jako optymalny w wyniku prac koncepcyjnych prowadzonych w latach 1987-1999 r. Korytarz drogi wg tego wariantu jest rezerwowany w większości miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego (w części plany te utraciły ważność). Przebiega podobnie jak wariant W1, ale z niewielkim odchyleniem na odcinku około 3 km w kierunku północnym i wschodnim. Na terenie węzła „Rembertów” wchodzi na trasę W2. Podobnie jak W1 przechodzi przez tereny zalesione i częściowo zabudowane. Długość trasy wynosi 19,24 km.

#### Wariant W3 (uzgodniony przez Ministra Środowiska, w postępowaniu umorzonym przez Ministra Rozwoju Regionalnego postanowieniem z dnia 09.07.2007 r.)

Przechodzi w znacznej odległości w kierunku wschodnim w stosunku do pozostałych wariantów. Odchodzi od trasy wariantu W1 po przejściu przez północny fragment zabudowy Rembertowa (ul. Mokry Ług), kierując się ku wschodowi w rejonie Okuniewa. Na odcinku około 7.5 km przechodzi niemal wyłącznie przez tereny leśne (Lasy Rembertowskie), następnie przekracza dolinę rzeki Długiej przechodząc na odcinku 0,6 km przez kompleks łąk i wchodzi w kolejny kompleks leśny omijając Okuniew od strony północnej i wschodniej. Planowana trasa obwodnicy

przebiega następnie w kierunku południowym przez tereny otwarte (łąki, pastwiska, gruntu orne), omijając od strony wschodniej zabudowę Sulejówka, w kilku miejscach przecinając niewielkie kompleksy leśne i tereny zabudowane. Poprzez węzeł „Halinów” i „Konik Nowy” dochodzi do węzła „Michałówek”, gdzie łączy się z planowaną autostradą A2 biegnącą w kierunku wschód – zachód. Na odcinku długości 2,5 km po trasie projektowanej autostrady A2 dochodzi do węzła końcowego „Lubelska”. Długość trasy 28,18 km.

Dane o złożonym wniosku oraz o raporcie umieszczono w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach prowadzonym przez Wojewodę Mazowieckiego.

Środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia zostały uzgodnione z Ministrem Rozwoju Regionalnego i Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie.

Zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś Wojewoda Mazowiecki pismem z 2 grudnia 2005 r. znak WŚR-I-6613/1/80/05 zwrócił się do Ministra Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia. W dniu 6 lutego 2007 r. Minister Środowiska wydał postanowienie uzgadniające realizację przedsięwzięcia według wariantu W3 i określił warunki konieczne dla jego realizacji. Do Ministra Środowiska w ustawowym terminie wpłynęły wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy od Inwestora, Burmistrza Miasta Halinów, Wójta Gminy Wiązowna. Ponadto Burmistrz Miasta Halinów pismem z dnia 26 lutego 2007 r. zwrócił się z wnioskiem do Prezesa Rady Ministrów o wyłączenie Ministra Środowiska jako organu właściwego do rozpatrzenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy w przedmiocie uzgodnienia warunków do decyzji środowiskowej dla WOW. Postanowieniem z dnia 4 kwietnia 2007 r. Prezes Rady Ministrów uwzględnił wniosek Burmistrza Miasta Halinów o wyłączenie Ministra Środowiska i wyznaczył w trybie art. 26 § 2 kpa Ministra Rozwoju Regionalnego jako organ właściwy do rozpatrzenia sprawy w zakresie uzgodnienia środowiskowych warunków dla realizacji WOW. Tym samym Minister Rozwoju Regionalnego został zobowiązany do wydania postanowienia uzgadniającego warunki realizacji tego przedsięwzięcia w pełnym zakresie, tj. w takim do jakiego upoważnia art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś. Postanowieniem z dnia 9 lipca 2007 r. Minister Rozwoju Regionalnego uchylił postanowienie Ministra Środowiska z dnia 6 lutego 2007 r. i umorzył postępowanie przed Ministrem Środowiska. W związku z powyższym stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś Minister Rozwoju Regionalnego postanowieniem z 10 lipca 2007 r. znak DPI-HI-8617-25a-KS-PS/O7 uzgodnił realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie WOW na odcinku od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” według wariantu WIIIA i określił warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt 2 wyżej przywołanej ustawy Wojewoda Mazowiecki pismem z dnia 8 marca 2006 r., znak WŚR-I-6613/1/80/05 zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o uzgodnienie warunków realizacji ww. przedsięwzięcia. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie postanowieniem z 23 czerwca 2006 r. znak: ZNS.713-124/506/06.EG uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia wg wariantu W1 i WIIIA oraz określił środowiskowe uwarunkowania dla jego realizacji.

Treść tych uzgodnień została uwzględniona w całości w sentencji niniejszej decyzji.

Analiza zagospodarowania i użytkowania terenu w rejonie: Marki – Ząbki – Międzylesie – Zakręt wskazuje na brak możliwości znalezienia niekonfliktowej lokalizacji drogi (rezerwy przyrody, park krajobrazowy, zabudowa mieszkaniowa, tereny wojskowe). Realizacja inwestycji wg któregośkolwiek wariantu w tym wariantu wybranego tj. WIIIA wiąże się bez wątpienia z ingerencją w środowisko. W celu minimalizacji negatywnego jej oddziaływania na środowisko i zdrowie ludzi oraz dotrzymanie standardów jakości środowiska niezbędne było wprowadzenie warunków jej realizacji zapisanych w pkt. II-IV niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 10 § 1 kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania. Stosownie do art. 49 kpa oraz art. 46a ust. 5 Poś strony były zawiadomione o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie poprzez zawiadomienia. W zawiadomieniach organ wskazywał, gdzie strony mogą zapoznać się z wnioskiem, raportem, uzgodnieniami oraz gdzie mogą składać uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

W toku postępowania prowadzonego przez Wojewodę Mazowieckiego w okresie od grudnia 2005 r. do lutego 2007 r. oraz po 11 kwietnia 2007 r. zostały złożone uwagi, opinie i protesty przez mieszkańców: Dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy w tym Obywatelski Sztab Antykryzysowy „Nie przez Miasto”, Polski Klub Ekologiczny Koło w Wesołej, Centralny Szpital Kliniczny MSWiA w Warszawie, Ligę Ochrony Przyrody Koło w Wesołej, mieszkańców SBM „Wspólna Chata” (wnioski za realizacją wg wariantu W3, za wariantem „0”, przeciw przebiegowi WOW przez Wesołą), Posłów na Sejm RP Mariana Piłkę, Arkadiusza Czartoryskiego, Krzysztofa Tchórzewskiego, Henryka Kowalczyka, Senatora RP Henryka Górskiego, Burmistrza Miasta Halinów, Wójta Gminy Wiązowna (przeciw W3), osiedla Mokry Ług – Rembertów (przeciw przebiegowi przez osiedle Mokry Ług), Burmistrza Dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy, Polski Klub Ekologiczny Koło w Sulejówku, Stowarzyszenie Wspierania Sulejówka (przeciw wariantowi W2 i za realizacją WOW), miasta Wiązowna, Radę Miasta Ząbki, Burmistrza Miasta Sulejówek, Forum Gospodarcze Sulejówek (przeciw W2), mieszkańców Osiedla Zygmuntówka (przeciw lokalizacji

WOW wzdłuż torów PKP linii Warszawa – Białystok), mieszkańców osiedla Grzybowa Warszawa Wesola (wniosek o przedłużenie tunelu w Wesolej).

Ponadto Stowarzyszenie Chomiczówka Przeciw Degradacji przekazało porozumienie 10 organizacji ekologicznych w sprawie tras ekspresowych w Warszawie z konferencji z dnia 21 lutego 2006 r. Biuro Rzecznika Praw Obywatelskich przekazało skargę mieszkańców zrzeszonych w Obywatelskim Sztabie Antykryzysowym „Nie przez Miasto” (odpowiedź organu nastąpiła pismem z 31 lipca 2006 r.).

Zgodnie z art. 53 Poś w postępowaniu administracyjnym zapewniono udział społeczeństwa – stosownie do art. 32 Poś, tj.: w zawiadomieniu Wojewody Mazowieckiego z dnia 28 lutego 2007 r. podano do publicznej wiadomości informację o umieszczeniu danych o wniosku w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach poprzez umieszczenie ogłoszeń na tablicy ogłoszeń w: Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie – w okresie od dnia 28 lutego 2007 r. do 21 marca 2007 r., Urzędzie Miasta Marki – od dnia 8 marca 2007 r. do dnia 9 kwietnia 2007 r., Urzędzie Miasta i Gminy Żąbki – od dnia 12 marca 2007 do dnia 3 kwietnia 2007 r., Urzędzie Miasta Zielonka – od dnia 13 marca 2007 r. do dnia 3 kwietnia 2006 r., Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Wesola – od dnia 12 marca 2007 r. do dnia 3 kwietnia 2007 r., Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Rembertów – od dnia 19 marca 2007 r. do dnia 11 kwietnia 2007 r., Urzędzie Miasta Sulejówek – od dnia 8 marca 2007 r. do dnia 30 marca 2007 r., Urzędzie Gminy Halinów – od dnia 8 marca 2007 r. do dnia 30 marca 2007 r., Urzędzie Gminy Wiązowna od dnia 14 marca 2007 do dnia 10 kwietnia 2007 r., Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa – od dnia 7 marca 2007 r. do dnia 29 marca 2007 r. oraz na stronie internetowej Urzędu Wojewódzkiego od dnia 2 marca 2007 r. Termin składania uwag i wniosków określono na 21 dni. Ze względu na umieszczenie na tablicach ogłoszeń w różnych terminach, organ prowadzący postępowanie z udziałem społeczeństwa przyjął, że uwagi i wnioski można było składać od 28 lutego 2007 roku do 11 kwietnia 2007 r.

W powyższym terminie uwagi i wnioski złożyły:

- Przeciw realizacji inwestycji w wariantcie W3 protesty wniosło: Stowarzyszenie Eko-Ochrona Stowarzyszenie Zwyczajne, Zielonkowskie Forum Samorządowe, Towarzystwo Przyjaciół Zielonki, Burmistrz Miasta Halinów, Automobilklub Polska, Rada Dzielnicy Praga Południe (równoczesne poparcie dla wariantów W1, W2, WIIIA), Liga Ochrony Przyrody – Zarząd Okręgu Stołecznego, Stowarzyszenie Obrońców Naturalnych Dóbr Mazowsza „Zielony Wiaz”, Stowarzyszenie Ekologiczne Zielony Las – Eko Gmina (terenem działania Stowarzyszenia jest Miasto i Gmina Halinów), SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji (równoczesne poparcie

dla wariantów W1, W2, WIIIA), Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła (równoczesne poparcie dla wariantów W1, W2, WIIIA,) Burmistrz Miasta Zielonka (Uchwała Rady Miasta Zielonka — jednocześnie poparcie dla wariantu WIIIA lub W1), stanowiska mieszkańców: Wesolej, Michałówka, Długiej Kościelnej, mieszkańcy Halinowa (protesty przesłane drogą elektroniczną na adres MUW), mieszkańcy: Halinowa, Sulejówka, Okuniewa, Długiej Szlacheckiej, Długiej Kościelnej, Zielonki, Hipolitowa, Warszawy, Budzisk, Bierzwic, Józefina, Brzezin Królewskich, Michałowa, Starego Konika, Nowego Konika, Sochaczewa, Grabiny, Kobyłki, Przasnysza (jednocześnie poparcie dla WIIIA), mieszkańcy Sulejówka, Józefina.

- Za realizacją inwestycji w wariantcie W3 swoje opinie wyraził: Polski Klub Ekologiczny Koło w Wesolej (PKE Koło w Wesolej zgłosiło chęć uczestniczenia w postępowaniu na prawach strony. Wojewoda Mazowiecki postanowieniem z 29 marca 2007 r. odmówił dopuszczenia do udziału w postępowaniu na prawach strony), mieszkańcy: Wesolej, Warszawy, Nowego Konika, Łomianek, Mrozów, Sulejówka, Wiązowej, Otwocka, Kobyłki, Radomia.
- Przeciw realizacji inwestycji w jednym z wariantów W1, W2, WIIIA – protest złożyły: Rzymsko – Katolicka Parafia Opatrzności Bożej Warszawa – Wesola, Fundacja Szkoły Społecznej w Warszawie – Wesola, wspólne wystąpienie: Gimnazjum Nr 120, Społecznej Szkoły Podstawowej nr 12, Szkoły Podstawowej Nr 171, Przedszkola Nr 261 „Pod Dębami” w Warszawie – Wesola.
- Przeciw wariantowi W2 i za wariantem W3 wypowiedziały się: Towarzystwo Miłośników Wesolej (równoczesny sprzeciw dla W1 i WIIIA), Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Koło w Sulejówku.
- Przeciw wariantowi W2 opowiedział się Centralny Szpital Kliniczny Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji.
- Przeciw wariantom przebiegającym przez Wesolą protesty złożyli mieszkańcy Warszawy – Wesolej (podpisy).
- Za realizacją inwestycji w wariantcie WIIIA wnioski złożyły: Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków (wniesione przez OTOP warunki zostały uwzględnione w sentencji decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach), Stowarzyszenie Eko-Ochrona Stowarzyszenie Zwykłe.
- Przeciw WIIIA protesty wniosły: Polski Klub Ekologiczny-Koło w Wesolej, Burmistrz Dzielnicy Wesola Miasta Stołecznego Warszawy.

Ponadto wniesiono:

- wniosek o uznanie miasta Marki jako strony postępowania;
- wniosek o zawieszenie postępowania przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, opracowanie prof. dr hab. inż. Andrzeja Szczepańskiego pt. „Ocena wpływu budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez teren Wesołej i Sulejówka na warunki hydrogeologiczne” przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki;
- wnioski w zakresie rozwiązań technicznych dla przedmiotowej drogi przez Stowarzyszenie Lepszy Rembertów ;
- wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu na prawach strony przez 36 osób fizycznych, wniosek o doprojektowanie ekranów akustycznych przez mieszkańca m. Zakręt.

Wnioski o udział w postępowaniu na prawach strony złożyły: Stowarzyszenie Eko-Ochrona Stowarzyszenie Zwykłe, Stowarzyszenie Pożytku Publicznego „Zielone Mazowsze”, Liga Ochrony Przyrody - Zarząd Okręgu Stołecznego, Stowarzyszenie Obrońców Naturalnych Dóbr Mazowsza „Zielony Wiaz”, Stowarzyszenie Ekologiczne Zielony Las – Eko Ochrona, Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków, SISKOM Stowarzyszenie Integracji Stołecznej Komunikacji, Stowarzyszenie Chrońmy Mokradła, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki, Stowarzyszenie Ekologiczne „ŚWIATOWID”.

Rozpatrując zebrany w toku postępowania w sprawie oceny oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko z udziałem społeczeństwa materiał tj. wnioski i postulaty przedstawione przez inwestora, organizacje, instytucje i osoby prywatne zauważa się, że:

1. Prace nad wyznaczeniem trasy WOW prowadzone są od ok. 20 lat.
2. Zasadność budowy drogi jest w ocenie organu nieunikniona, co jest związane z warunkami obiektywnymi, m.in.: wzrostem liczby samochodów w mieście, rozwojem i urbanizacją terenów podwarszawskich.
3. Celowość budowy drogi ekspresowej (niezależnie od wyboru jej trasy) nie podlega ocenie organu prowadzącego postępowanie w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Natomiast przeanalizowane dokumenty planistyczne samorządu województwa oraz m.st. Warszawy wskazują na taką konieczność i dowodzą spójności działań Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad z planami rozwoju Miasta i Województwa.
4. Postulowany rozwój transportu publicznego w miejsce wnioskowanego przedsięwzięcia, należy do kompetencji samorządu m.st. Warszawy oraz władz gmin sąsiednich, nie jest związany z omawianym przedsięwzięciem, nie może być też uważany za jedyną alternatywę planowanej

drogi i stanowi jedno ze strategicznych celów działań w zakresie transportu, zgodnie z analizowanymi dokumentami dotyczącymi strategii rozwoju m.st. Warszawy.

5. Zgłoszono postulaty w sprawie obniżenia kategorii technicznej planowanej drogi (zamiast ekspresowej o 2 jezdniach po 3 pasy ruchu każda, proponowano drogę o klasie technicznej – droga główna ruchu przyspieszonego wyposażoną w 2 jezdnie o 2 pasach ruchu każda).
6. Długość, wysokość i rodzaj ekranów będzie doprecyzowana w projekcie budowlanym.
7. Nie ma wariantu przebiegu trasy, który byłby jednoznacznie akceptowany przez wszystkie zainteresowane grupy (samorządy, organizacje, mieszkańców).
8. Jako główne zagrożenie zainteresowane grupy uznają ruch pojazdów ciężkich planowaną drogą identyfikując ten ruch głównie z ruchem tranzytowym.
9. Społeczność zamieszkująca teren sąsiadujący z planowaną drogą wg każdego z wariantów sprzeciwia się wyznaczeniu trasy na swoim terenie a jest zainteresowana usytuowaniem drogi na terenie sąsiednim.
10. Zainteresowane grupy postrzegają planowaną drogę jako ekstremalne zagrożenie dla warunków życia ludzi, zdrowia, kondycji środowiska, źródło pomniejszenia wartości nieruchomości położonych w rejonie lokalizacji drogi, degradacji walorów i zasobów środowiska.
11. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie uzgodnił warunki realizacji wg wariantów W1 i WIIIA.
12. Minister Rozwoju Regionalnego uzgodnił warunki realizacji wg wariantu WIIIA.
13. Inwestor zwrócił się pierwotnie o wydanie decyzji wg wariantu W2 a wobec zaistniałych wyników uzgodnień akceptuje przebieg wg wariantu WIIIA.

Odnosząc się do zarzutów podnoszonych w pismach złożonych do organu oraz zgłoszonych podczas rozprawy administracyjnej, dotyczących oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko i zdrowie ludzi organ uznaje, że planowana droga ekspresowa będzie nowym elementem w sposób stały oddziałującym na środowisko, zdrowie ludzi oraz krajobraz. Celowi zmniejszenia oddziaływania przedsięwzięcia na warunki życia ludzi i środowisko przyrodnicze służy określenie w niniejszej decyzji warunków ochrony środowiska, które będą uwzględnione przy projektowaniu a następnie realizacji inwestycji.

Rezygnacja z budowy drogi – aczkolwiek spełniająca oczekiwania niektórych grup osób i instytucji wypowiadających się w sprawie – nie może być uważana za określenie „warunków



wykorzystywania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich” – zgodnie z art. 56 ust. 2 pkt. 2 Poś. Przesłankami uprawniającymi organ do odmowy wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych jest istotne negatywne oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na obszary (istniejące i planowane) Natura 2000 – zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, brak zgody wnioskodawcy na realizację przedsięwzięcia w wariantcie innym niż wnioskowany, o ile ta zmiana wynika z postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko oraz brak uzgodnień wynikających z art. 48 ust. 2 pkt 2 Poś. Jak wykazano – trasa drogi nie przecina obszaru Natura 2000. Inwestor mimo, że pierwotnie wnioskował o wydanie decyzji dla wariantu W2, w wyniku postępowania w sprawie ocen oddziaływania na środowisko wyraził zgodę na realizację przedsięwzięcia wg wariantu WIIIA. Organ uzyskał wymagane prawem uzgodnienia.

Głównym źródłem uciążliwości dla mieszkańców terenów sąsiadujących z planowaną drogą będzie hałas powodowany ruchem pojazdów. Zgodnie z prognozą ruchu przyjętą do wskazania koniecznych zabezpieczeń, w roku 2025 można spodziewać się strumienia ruchu na poszczególnych odcinkach międzywęzłowych – ok. 50 000 – 60 000 poj./dobę (wariant W1, W2, WIIIA). Znacznie większy ruch prognozuje się na odcinku Marki – Drewnica – ok. 100 000 poj./dobę. Natomiast ruch na drodze wg wariantu W3 – ze względu na szereg czynników – będzie miał znacznie mniejsze wartości (np. węzeł Marki – Drewnica – ok. 86.000 poj./dobę, a pozostałe odcinki – ok. 40 000 poj./dobę do 60 000 poj./dobę).

Planowane przez samorząd Warszawy zadania inwestycyjne (w tym: Obwodnica Śródmiejska i Obwodnica Miejska) nie rozwiążą w pełni narastających problemów komunikacyjnych. Mimo planowanej budowy w/w nowych dróg dopuszczenie wariantu „0” tzn. zaniechania budowy obwodnicy ekspresowej oznacza zdecydowane pogorszenie warunków ruchu (większe zatłoczenie, mniejsze prędkości, występowanie przerw w ruchu pojazdów). W przypadku zaniechania budowy obwodnicy ekspresowej, zwiększone potoki ruchu wypełnią wszystkie istniejące jeszcze rezerwy przepustowe ulic części śródmiejskiej sieci, co spowoduje rozciągnięcie w czasie obu szczytów komunikacyjnych oraz wywoła zjawiska wtórne (zwiększenie emisji spalin, hałasu itp.).

Z większej perspektywy, odnoszącej się do całego obszaru miasta Warszawy, po zrealizowaniu (wraz z koniecznymi zabezpieczeniami) obwodnicy ekspresowej, której jednym z elementów jest WOW, szacuje się, że zmniejszy się populacja narażona na hałas powyżej 60 dB w nocy w porównaniu z wariantem polegającym na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Korzyść ta

dotyczy ponad 33000 osób. W sumie w efekcie budowy obwodnicy ekspresowej – w skali ogólnomiejskiej – zmniejszy się powierzchnia terenu narażonego na najwyższe przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu a tym samym i zmniejszenie liczby osób narażonych na przekroczenia hałasu obecnie wynoszące 10 – 20 i więcej dB w nocy. Jest też organowi wiadomo, że przewidywane korzyści dotyczą głównie obszaru śródmiejskiego m.st. Warszawy.

W miejscu lokalizacji trasy i w najbliższym jej otoczeniu nastąpi obniżenie jakości środowiska w szczególności w zakresie klimatu akustycznego.

Dla zminimalizowania oddziaływania WOW, w decyzji nałożono szereg środków służących zabezpieczeniu środowiska, warunków życia ludzi oraz zachowania równowagi przyrodniczej koniecznych do uwzględnienia w projekcie budowlanym drogi. Warunki te zostały uwzględnione w treści decyzji w pkt. II, III. Przykładowo dla zmniejszenia oddziaływania akustycznego przewiduje się zastosowanie ekranów akustycznych. Po uwzględnieniu tego zabezpieczenia zasięg ponadnormatywnego oddziaływania może zostać zminimalizowany do ok. 120 m na odcinku węzeł „Marki” – węzeł „Drewnica”. Na innych odcinkach zasięg ten wyniesie ok. 80 m. Na odcinku przejścia drogi przez najbardziej zabudowany obszar dzielnicy Wesoła inwestor zostaje zobowiązany do zaprojektowania i wybudowania tunelu, co radykalnie ograniczy uciążliwość akustyczną.

Zgłaszane przez Stowarzyszenie Lepszy Rembertów postulaty dotyczące obniżenia klasy drogi z ekspresowej (S) o przekroju 2 x 3 jezdnie na drogę główną ruchu przyspieszonego (GP) o przekroju 2 x 2 jezdnie nie mogą być rozpatrzone pozytywnie przez organ wydający decyzję środowiskową z tego powodu, że kwestia zdefiniowania przedsięwzięcia, określenia planów inwestora nie leży w kompetencji organu. Należy zauważyć, że sprawa uciążliwości przedsięwzięcia liniowego jakim jest droga, jest głównie pochodną ruchu na tej drodze a nie wyłącznie jej klasy technicznej. Zachodzi też obawa, że wprowadzenie takiego ograniczenia mogłoby być docelowo źródłem wzrostu uciążliwości trasy, a nie jego ograniczenia. Jest dowiedzione bowiem, że dłuższy czas przejazdu (spowodowany np. zatłoczeniem) powoduje większą emisję hałasu i większą emisję zanieczyszczeń do powietrza. Pozostałe szczegółowe wnioski Stowarzyszenia mogą być rozpatrywane w fazie prac nad projektem budowlanym przedsięwzięcia i powinny być zgłoszone do Inwestora. Z raportu o oddziaływaniu na środowisko wynika, że cały odcinek drogi w granicach administracyjnych dzielnicy Rembertów będzie wyposażony w zabezpieczenia akustyczne, co odpowiada treści wniosku Stowarzyszenia.

Odnosząc się do wystąpień organizacji i mieszkańców przedstawianych w indywidualnych wystąpieniach oraz zgłoszonych podczas rozprawy administracyjnej (np. Obywatelski Sztab Antykryzysowy „Nie przez Miasto”) w sprawie obaw dotyczących wprowadzenia ruchu pojazdów

ciężkich poruszających się w ruchu tranzytowym (tirów) jako głównego źródła uciążliwości trasy do m. st. Warszawy, organ zauważa, że:

1. Dane z pomiaru ruchu wykazują, że całkowity średni dobowy ruch w 2005 roku na wszystkich wlotach dróg do Warszawy wynosił około 500 tys. poj./dobę, z czego 311 tys. poj./dobę na wlotach dróg krajowych oraz 189 tys. poj./dobę na wlotach dróg wojewódzkich;
2. Dla ponad 90% pojazdów ruchu wjazdowego do miasta, celem podróży była sama Warszawa;
3. Ruch pojazdów ciężkich w Warszawie jest regulowany (ograniczany) administracyjnie przez wprowadzenie zezwoleń dla ruchu tych pojazdów;
4. Jest sprawą powszechnie znaną, że samochody ciężkie stanowią główne źródło uciążliwości dróg zwłaszcza w zakresie oddziaływania akustycznego. Jednakże z dokumentów przedstawionych organowi do rozpatrzenia (m.in. „Analiza wariantu „0” tzn. zaniechania budowy Obwodnicy Ekspresowej Warszawy – prognoza 2025 r.”) wynika, że realizacja zamierzeń komunikacyjnych w Warszawie spowoduje ograniczenie ekspozycji na hałas w szeroko rozumianym centrum miasta. Istotny jest fakt, iż wyraźne zmniejszenie ekspozycji odnosi się do wysokich poziomów dźwięku w porze nocnej, przekraczających nieraz znacznie poziom 60 dB. Z tego punktu widzenia – realizacja obwodnicy przyczyni się do poprawy stanu środowiska w zakresie hałasu.

Podnoszone przez organizacje (m.in.: Obywatelski Sztab Antykryzysowy „Nie przez Miasto”, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki Koło w Wesołej), Burmistrza m. st. Warszawy Dzielnicy Wesoła (Uchwały Zarządu Dzielnicy i Rady Dzielnicy m.st Warszawy – Wesoła) oraz mieszkańców dzielnicy Wesoła protesty dotyczą wariantów W1, W2 i WIIIA i obejmują argumenty w szczególności:

1. Możliwego zanieczyszczenia ujęć wód podziemnych oraz zasobów wodnych tych ujęć, w tym Głównego Zbiornika Wód Podziemnych nr 222.
2. Tzw. efektu przecięcia obszaru dzielnicy Wesoła.
3. Braku rezerwy terenu na cele realizacji drogi.
4. Negatywnego wpływu na środowisko przyrodnicze dzielnicy.

Rozpatrując powyższe argumenty, w tym treść przedstawionego przez Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki Koło w Wesołej opracowania prof. dr hab. inż. Andrzeja Szczepańskiego pt. „Ocena wpływu budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez teren Wesołej i Sulejówka na warunki hydrogeologiczne” przy podejmowaniu decyzji organ uwzględnia następujące okoliczności:

1. Faktem jest, że planowana droga zlokalizowana jest na terenie występowania Głównego Zbiornika Wód Podziemnych zwanego Doliną Środkowej Wisły – odcinek Warszawa - Puławy GZWP nr 222.
2. GZWP nr 222 o powierzchni 2674 km<sup>2</sup> stanowi podstawowe źródło zasilania ujęć wód podziemnych w obszarze jego występowania. Jest to zbiornik wód w utworach plejstocénskich, o przeciętnej głębokości ujęć wody 60 m ppt.
3. Na terenie tego zbiornika znajdują się tereny położone na wschód od Wisły, których granicą jest rzeka Wisła od Karczewa na południu, po granice północne Warszawy a w kierunku zachodnim od północnych granic Warszawy rozciąga się po Tułowice (pow. sochaczewski). W kierunku północnym jego granice sięgają Nowego Dworu Mazowieckiego. W kierunku wschodnim zbiornik ten zajmuje teren od Karczewa poprzez Wołomin do Dąbrówki. Na terenie zbiornika znajduje się wiele miejscowości m.in.: Warszawa (prawa strona, dzielnice: Praga Południe, Praga Północ, Białołęka), Legionowo, Jabłonna, Marki, Wołomin, Radzymin i inne).
4. Każdy z wariantów przebiegu drogi (W1, W2, WIIIA i W3 znalazłby się w granicach tego zbiornika (GZWP nr 222), z tym, że wariant W3 częściowo (w części najbardziej wysuniętej na wschód, tj. w rejonie Okuniewa znalazłby się poza jego zasięgiem).
5. Jest sprawą oczywistą, że zasoby wodne zbiornika podlegają ochronie.
6. Zgodnie z art. 75 Poś, w trakcie prac budowlanych inwestor realizujący przedsięwzięcie jest obowiązany uwzględnić ochronę środowiska na obszarze prowadzenia prac, a w szczególności ochronę gleby, zieleni, naturalnego ukształtowania terenu i stosunków wodnych.
7. Omawiane przedsięwzięcie może potencjalnie stanowić źródło oddziaływania na zasoby wodne zbiornika (podobnie jak istniejące obiekty) i z tego względu, jak również w celu ochrony jakości istniejących ujęć wody – nałożono na Inwestora obowiązki ochrony środowiska gruntowo – wodnego wymienione w pkt. II-III decyzji, w tym min. zaprojektowania i wybudowania szczelnego systemu kanalizacyjnego służącego do zebrania wód opadowych spływających z drogi. Ponadto z mocy samego prawa (art. 42 ust. 2 pkt. c ustawy z dnia 4.02.1994 r. prawo górnicze i geologiczne – tekst jednolity Dz. U. z 2005 r. Nr 228, poz. 1947 z późn. zm.) – w przypadku projektowania odwodnień budowlanych otworami wiertniczymi – będzie konieczność sporządzenia dokumentacji hydrogeologicznej podlegającej procedurze przyjęcia przez właściwy organ. Tym nie mniej należy zauważyć, że na obecnym etapie prac nad projektem nie są ustalone i nie muszą być ustalone szczegóły techniczne sposobu prowadzenia robót budowlanych, w tym potrzeby, zakresu i czasu prowadzenia odwodnień budowlanych.

Szczegóły te będą wynikać m.in. z dokumentacji geologiczno-inżynierskiej, która będzie wykonana na potrzeby projektu budowlanego. Obecna technologia prowadzenia robót budowlanych umożliwia zastosowanie technik eliminujących lub znacznie ograniczających potrzebę wykonywania obniżenia zwierciadła wód podziemnych.

8. Opinia Pana Prof. Szczepańskiego nie uwzględnia środków minimalizujących oddziaływanie.
9. PKE Koło w Wesolej nie przedstawiło konkretnych sposobów ochrony środowiska (w aspekcie technicznego wyposażenia drogi) a jedynie zaprotestowało przeciwko wariantom W1, W2, WIIIA. Zarzuty PKE nie odnoszą się do środków minimalizujących.
10. PKE Koło w Wesolej zarzuca również nierzetelność analizy ekonomicznej. Badanie tego zagadnienia wykracza poza zakres postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko. Jak wynika z przedstawionych materiałów zawierających porównawczą analizę wielokryterialną, aspekt ekonomiczny (wyrażony wskaźnikiem IRR – wewnętrzna stopa zwrotu) był tylko jednym z kryteriów tej oceny. Wartości tego wskaźnika są bardzo zbliżone (39,84 – 40,58%) dla wariantów W1, W2 i WIIIA) i bardzo odbiegające od wyniku uzyskanego dla wariantu W3 (IRR – 8%). W materiałach uzupełniających w odpowiedzi na pismo Ministra Środowiska znak: DOOŚ-450-12958/2006/mm z dnia 10 maja 2006 r., przy analizie wielokryterialnej zrezygnowano z parametru ekonomicznego jako wyróżnienia uwzględnianego przy ocenie. Natomiast w „Analizie wielokryterialnej i ocenie eksperckiej wariantów lokalizacji Wschodniej Obwodnicy Warszawy (PW 2007 r.) uwzględnione zostały kryteria ekonomiczne, ale nadano im niski priorytet. PKE zarzucając nierzetelność ocen nie przedstawił dowodów na słuszność swojej tezy. Wartość parametrów ekonomicznych może być zmienna w czasie, bowiem koszt robót budowlanych planowanych do wykonania może zwiększyć się wobec ogólnej tendencji na rynku budowlanym polegającej na wzroście cen towarów i usług.
11. Odnosząc się do zarzutów dotyczących efektu przecięcia dzielnicy Wesoła – należy zauważyć, że nie zasługują one na uwzględnienie. Zaproponowana lokalizacja tunelu o długości ok. 800 m w rejonie ulic: Niemcewicza – Uroczą w dzielnicy Wesoła spowoduje, że wszystkie drogi poprzeczne na tym odcinku zachowają swój dotychczasowy przebieg. Szczegółowe rozwiązania techniczne nie leżą w kompetencji organu a ich ustalenie powinno odbyć się w ramach projektu budowlanego.
12. Podnoszone argumenty (m.in.: Obywatelski Sztab Antykrzysowy „Nie Przez Miasto”, Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki koło w Wesolej, Urząd Dzielnicy Warszawa – Wesoła oraz mieszkańców dzielnicy Wesoła) nt. braku rezerwy terenu na cele budowy drogi nie mogą być uwzględnione. Za politykę przestrzenną odpowiada samorząd. Ustalenie funkcji terenów

odbywa się w trybie ustawy z 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Jak wynika z dowodów w sprawie (pismo Urzędu m.st. Warszawy Biuro Naczelnego Architekta Miasta AM-PM/7323/3837/E/Wes/999/05) na terenie dzielnicy Wesoła w obrębie planowanego przedsięwzięcia nie obowiązują miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego. Zgodnie z art. 56 Poś właściwy organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Przepisu tego nie stosuje się do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi krajowej. Tak więc brak ustaleń planu przewidujących lokalizację drogi krajowej nie stanowi przyczyny braku możliwości wydania decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dla tego rodzaju drogi.

13. Uwzględniając aspekt społeczny należy zauważyć, że obowiązujące „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” uchwalone przez Radę m. st. Warszawy w dniu 10 października 2006 r. uchwałą nr LXXXII/2746/2006 przewiduje Ekspresową Obwodnicę wraz z jej elementem – WOW mającym przebieg przez Dzielnicę Wesoła. Zgodnie zaś z art. 20. ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. Nr 80, poz. 717 z późn. zm.) przyszły plan zagospodarowania przestrzennego winien być zgodny z ustaleniami studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego.
14. Prace nad w/w „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” przebiegały z udziałem społeczeństwa i w dniach od 29 marca 2006 r. do 27 kwietnia 2006 r. odbyło się wyłożenie do publicznego wglądu projektu Studium. Tak więc wszyscy zainteresowani mieli możliwość zapoznania się z planowanym przebiegiem dróg, w tym trasą WOW.
15. Jak wynika z zebranych opinii, za realizacją drogi wg wariantu WIIIA opowiadają się samorządy: m.st. Warszawy, Marek, Ząbek, Zielonki, Sulejówka, Wiązownej. Tak więc stopień poparcia społecznego dla przedsięwzięcia wg wariantu WIIIA w ocenie organu jest wysoki, co więcej, wskazuje na bardzo duże zaangażowanie społeczeństwa w sprawę. Nie jest jednak rzeczą możliwą zaspokoić wszystkie – bardzo przeciwstawne sobie – żądania poszczególnych grup zainteresowań (interesów).

Podsumowując, wniesione w sprawie dokumenty: analizy, protesty, stanowiska i wnioski pozwalają na stwierdzenie, że budowa WOW budzi ogromne zainteresowanie społeczności lokalnych, czego skutkiem są powstałe konflikty dotyczące wyboru wariantu przebiegu trasy.

Zaistniałe konflikty wynikają zarówno z negacji potrzeby budowy drogi jak również z naruszenia dotychczasowego ładu przestrzennego a co za tym idzie naruszenia dóbr nabytych poszczególnych osób fizycznych. Niniejsza decyzja uwzględnia protesty wnoszone przeciw realizacji inwestycji w wariantach W1, W2, W3 oraz głosy w sprawie przemawiające za wyborem wariantu WIIIA.

Należy nadmienić, że w ramach procedury oceny oddziaływania na środowisko z udziałem społeczeństwa przeprowadzonej zgodnie z art. 53 Poś w związku z art. 32 ust. 1 pkt 2 Poś Wojewoda Mazowiecki, na wniosek inwestora z dnia 22 marca 2006 r., biorąc pod uwagę szerokie zainteresowanie społeczne i konieczność uwzględnienia sprzecznych interesów stron postępowania oraz organizacji ekologicznych przeprowadził w dniu 30 sierpnia 2007 r. rozprawę administracyjną otwartą dla społeczeństwa (protokół w aktach sprawy). Zawiadomienie o rozprawie doręczono w trybie art. 49 kpa poprzez zawiadomienia wywieszone w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie, Urzędzie Miasta Marki, Urzędzie Miasta i Gminy Żąbki, Urzędzie Miasta Zielonka, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Wesoła, Urzędzie m.st. Warszawy Dzielnica Rembertów, Urzędzie Miasta Sulejówek, Urzędzie Gminy Halinów, Urzędzie Gminy Wiązowna, Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad O/Warszawa oraz poprzez stronę internetową Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego ([www.mazowsze.uw.gov.pl](http://www.mazowsze.uw.gov.pl)), na której informacja została zamieszczona w dniu 7 sierpnia 2007 roku. Wyjaśnienia stron oraz uwagi i wnioski społeczeństwa zgłoszone na rozprawie zostały rozpatrzone przy podejmowaniu rozstrzygnięcia.

Organ prowadzący procedurę oceny oddziaływania na środowisko dla WOW przeanalizował zgromadzony materiał dowodowy i nie podzielił uwag i wniosków podnoszonych przeciw realizacji inwestycji w wariantach WIIIA i za realizacją W3, gdyż zważył co następuje:

Wariant W3 był postulowany głównie przez mieszkańców Wesołej, władze dzielnicy Wesoła i organizacje skupione w rejonie Wesołej i Sulejówka. Organ rozważając kwestię wyboru wariantu, który dopuści do realizacji uwzględnił poza przepisami ochrony środowiska, szereg zasad wynikających z dorobku prawa wspólnotowego.

Zgodnie z art. 6 ust. 2 Poś, kto podejmuje działalność, której negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest jeszcze w pełni rozpoznane, jest obowiązany, kierując się przezornością, podjąć wszelkie możliwe środki zapobiegawcze. Zasada przezorności jest uzupełnieniem zasady prewencji (art. 6 ust. 1 Poś) i stanowi dalej idący etap ochrony odwracając ciężar dowodu. O ile stosując zasadę prewencji obowiązek zapobiegania wiąże się dopiero z dowiedzionym negatywnym oddziaływaniem, o tyle przy zasadzie przezorności podjęcie działań zapobiegawczych jest wymagane zawsze, o ile nie jest dowiedziony brak negatywnych oddziaływań na środowisko. Na gruncie prawa wspólnotowego, zgodnie z art. 174 ust. 2 Traktatu o Ustanowieniu

Wspólnoty Europejskiej (TWE) polityka Wspólnoty w dziedzinie środowiska naturalnego stawia sobie za cel wysoki poziom ochrony, z uwzględnieniem różnorodności sytuacji w różnych regionach Wspólnoty. Opiera się na zasadzie ostrożności oraz na zasadach działania zapobiegawczego, naprawiania szkody w pierwszym rzędzie u źródła i na zasadzie „zanieczyszczający płaci”. Zasada przezorności (inaczej nazywana zasadą ostrożności) została także potwierdzona jako zasada ogólna prawa wspólnotowego dzięki wyrokom Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (ETS) i była wielokrotnie powoływana w celu ochrony środowiska i zdrowia ludzi w powiązaniu z zasadą proporcjonalności. Związek tych zasad znalazł wyraz w sprawie C – 17S/S4 Komisja v Niemcy, w której ETS podkreślił, że dowód istnienia zagrożenia nie musi być ostateczny, skoro wystarczy przedstawienie wystarczającego dowodu naukowego. Jest to związane z zapewnieniem ochrony przed możliwymi szkodami o charakterze nieodwracalnym. W tym aspekcie należy także przywołać Komunikat Komisji dotyczący zasady przezorności, który jakkolwiek nie mieści się w katalogu źródeł prawa wspólnotowego, jednak określa wykładnię Komisji Europejskiej, z którą należy się liczyć, mając na uwadze jej rolę jako „strażnika Traktatów”. W szczególności Komisja Europejska wskazuje, że realizacja zasady przezorności polega na identyfikacji potencjalnych negatywnych oddziaływań wynikających ze zjawiska, produktu lub procedury oraz na naukowej ocenie ryzyka, które ze względu na braki w informacjach, ich nieprzekonujący lub nieprecyzyjny charakter, jest niemożliwe do określenia z wystarczającą pewnością.

Ochrona potencjalnych obszarów Ekologicznej Sieci Natura 2000 i stosowanie dyrektywy Rady nr 92/43/EWG (dyrektywa siedliskowa) jest oparte na zasadzie przezorności i cele ochronne dyrektywy muszą zawsze przeważać w sytuacji, w której może występować potencjalne negatywne oddziaływanie na chronione dyrektywą siedliska i gatunki. Jak stwierdza Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie C-6/04 Komisja Europejska przeciwko Zjednoczonemu Królestwu Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej – pkt. 54. – „(...) art. 6 ust. 3 dyrektywy siedliskowej ustanawia wymóg dokonania odpowiedniej oceny skutków planu lub przedsięwzięcia, pod warunkiem, że istnieje prawdopodobieństwo lub ryzyko, iż plan lub przedsięwzięcie będzie oddziaływało na dany teren w istotny sposób. Mając na uwadze w szczególności zasadę ostrożności, ryzyko takie ma miejsce, gdy na podstawie obiektywnych danych nie można wykluczyć, że plan lub przedsięwzięcie będzie oddziaływać na dany teren w istotny sposób.

Ponadto należy wskazać, że zgodnie z art. 10 TWE państwa członkowskie podejmują wszelkie właściwe środki ogólne lub szczególne w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z Traktatu lub z działań instytucji Wspólnoty. Ułatwiają one Wspólnocie wypełnianie jej zadań. Określona w ww. przepisie zasada lojalności ma dwa aspekty. W aspekcie pozytywnym oznacza,



ze państwa członkowskie zobowiązane są do podjęcia wszelkich działań w celu zapewnienia skuteczności prawa wspólnotowego w ich wewnętrznej przestrzeni prawnej. W aspekcie negatywnym nakazuje państwom członkowskim powstrzymanie się od jakichkolwiek działań mogących podważyć skuteczność prawa wspólnotowego w prawie krajowym. Zasada ta jest skuteczna bezpośrednio, ale tylko w połączeniu z innymi przepisami traktatów założycielskich. Wydanie decyzji w postępowaniu administracyjnym, zgodnie z którą realizacja celów Traktatowych jest niemożliwa, stanowi naruszenie zasady lojalności przez organ państwa członkowskiego.

Należy wskazać, że wariant W3 został oceniony jako najmniej korzystny dla środowiska i niefunkcjonalny w odniesieniu do systemu komunikacyjnego całej aglomeracji warszawskiej w szczególności dla mieszkańców Wesołej, Sulejówka i Rembertowa, którzy straciliby możliwość dogodnego połączenia z innymi obszarami aglomeracji i trasami wylotowymi w kierunku północnym, północno-zachodnim oraz południowym i południowo-zachodnim.

Cenną argumentację w odniesieniu do tego wariantu odnaleźć można także w koreferacie do „Raportu o oddziaływaniu na środowisko...” sporządzonym przez dr Witolda Lenarta. Autor zwrócił min. uwagę na przyjmowaną w praktyce planistycznej zasadę, zgodnie z którą maksymalną granicą geometrycznego wydłużania tras jest wartość 35%. Warunek ten ma sens nie tylko ekonomiczno-ruchowy ale również środowiskowy. Chodzi tu o ograniczenie jednostkowego zapotrzebowania na tereny liczone np. w hektarach na kilometr trasy optymalnej. Ta ostatnia jest prostą odległością pomiędzy węzłami głównymi, którymi w przedmiotowej sprawie są „Marki” i „Zakręt” i wynosi 14,10 km. Oznacza to zdaniem autora, że warianty: WIIIA (19,24 km), W1 (19,59 km) oraz W2 (18,92 km) są na granicy powyższego kryterium, zaś wariant W3 wydłuża trasę dwukrotnie (28,18 km). Wariant W3 nie spełnia omówionego wyżej kryterium i w ocenie dr Lenarta nie powinien być w zasadzie dopuszczony do analizy wariantowej.

Podzielając powyższą opinię, mając jednakże na uwadze wymogi prawne określone w PoS związane z procedurą oceny wariantów przedsięwzięcia, organ nie mógł odrzucić wariantu W3 a priori nie dokonując analizy innych aspektów niż planistyczno-komunikacyjne.

Ponadto, realizacja WOW w wariantcie W3 naruszałaby w sposób oczywisty prawa nabyte mieszkańców, którzy działali w dobrej wierze co do obowiązujących planów zagospodarowania przestrzennego i wybudowali swoje nieruchomości nie spodziewając się przyszłej kolizji ich działek z przebiegiem WOW w wariantcie W3. Spowodowało to uzasadnione protesty i konflikty społeczne.

Wariant W1 uzyskał czwartą i trzecią lokatę pod względem środowiskowym w wyniku przeprowadzenia analizy wielokryterialnej przez odpowiednio: wykonawcę raportu oraz przez

zespół ekspertów w skład, którego weszli prof. nzw. dr hab. inż. Andrzej Kraszewski, prof. dr inż. Wojciech Suchorzewski, dr inż. Artur Badyda.

Ważnym argumentem przemawiającym przeciwko temu wariantowi jest fakt, że realizacja WOW w wariacie W1 na odcinku 634 m przechodzi przez Mazowiecki Park Krajobrazowy i na długości 3100 m przechodzi przez obszar jego otuliny, a zatem, w świetle alternatywnych wariantów W2 i WIIIA realizacja drogi w tym wariacie byłaby nieuzasadniona. Próba odcięcia 3,8 ha MPK przez wariant W1 była jednym z powodów utworzenia wariantu WIIIA. Otrzymane wyniki „Analizy wielokryterialnej i oceny eksperckiej wariantów lokalizacji WOW” – RAPORT KONCOWY, pracy wykonanej na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego dowodzą, że można również zrezygnować z wariantu W1, bowiem jest on zdominowany przez WIIIA w oparciu o kryterium tzw. słabej dominacji.

Warianty W2 i WIIIA są równoważne przy nieznacznej przewadze punktowej na korzyść wariantu W2. Autorzy opinii sporządzonej na etapie uzgodnienia z Ministrem Rozwoju Regionalnego w konkluzji stwierdzają, że „Oba warianty sytuują się w ocenie blisko siebie i różnica pomiędzy nimi może wynikać z przyjętych metod prognozowania oddziaływań”. Aczkolwiek przy przyjętych kryteriach i wagach wariant W2 wypada nieco lepiej, niewielka różnica w mierze sumy ważonej stanowi, że wariant WIIIA jest do niego bardzo zbliżony. Mając na uwadze analizę wielokryterialną należy uznać za udowodnione, że warianty W2 i WIIIA, plasują się najwyżej w punktacji i należy traktować je jako równorzędne pod względem wyników uzyskiwanych podczas analiz wielokryterialnych. O odrzuceniu wariantu W2 zdecydowały inne argumenty merytoryczne i prawne. Przebieg WOW w tym wariacie wyklucza bliskie sąsiedztwo okna hydrogeologicznego w Sulejówku-Szkopówce, co jest niekorzystne dla ujęcia wód podziemnych. Realizacja zatem WOW w wariacie W2 mogłaby potencjalnie stanowić zagrożenie dla ujęć wód, co mogłoby naruszyć zasadę ostrożności oraz mogłoby stanowić naruszenie art. 38 ust. 1 ustawy z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2005 r. Nr 239, poz. 2019, z późn. zm.) i art. 98 ust. 1 Poś. Ponadto, do akt sprawy nie zostały przedłożone żadne dane naukowe wskazujące na możliwość przeniesienia ww. ujęć wody w inne miejsce. Dodatkowo, budowa trasy według wariantu W2 może uniemożliwić rozbudowę ujęć wód podziemnych dla Sulejówka w planowanym kierunku zachodnim.

W aspekcie społecznym należy także wskazać, że w związku z przywołanymi powyżej dokumentami planistycznymi dla Warszawy i Województwa Mazowieckiego mieszkańcy Sulejówka mieli prawo oczekiwać przebiegu WOW w wariacie WIIIA i jak wskazywali przedstawiciele Polskiego Klubu Ekologicznego Koło Sulejówek w toku prowadzonych konsultacji,

dowiedzieli się o planowanym przez inwestora poprowadzeniu drogi w wariantcie W2 dopiero w roku 2005. Natomiast wariant WIIIA był ujęty w planach zagospodarowania przestrzennego co najmniej od 1992 r. (Uchwałą Nr XXXV/199/92 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z 28 września 1992 r.). Możliwość realizacji WOW w wariantcie W2 była powodem złożenia protestów przez mieszkańców Sulejówka.

Na obecnym etapie rozpoznania przyrodniczego naruszenie substancji Lasów Rembertowsko-Okuniewskich jest niemożliwe w świetle prawa krajowego i wspólnotowego a nawet gdyby było to możliwe - koszt realizacji WOW w wariantcie W3 byłby możliwy do poniesienia, gdyby uzasadniały to kryteria transportowe oraz kryteria społeczne. W obliczu dostępnych dokumentów, wykonanych opracowań i analiz uzasadnienie takie nie jest możliwe do skonstruowania.

Należy podkreślić, że analiza porównawcza wariantów przedstawiona w raporcie oddziaływania inwestycji na środowisko wykazała następującą kolejność wariantów: W2, WIIIA, W3 natomiast opinia (uwzględniająca 26 kryteriów) zespołu ekspertów wymienionych powyżej wykazała, że najlepszy wynik uzyskał wariant W2, z niewielką przewagą nad wariantem WIIIA następny w kolejności jest wariant W1 natomiast wariant W3 osiągnął wyniki znacząco gorsze.

Mając powyższe na uwadze, należy uznać, że wariantem najkorzystniejszym dla środowiska jest wariant WIIIA. Powoduje to konieczność wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia w wariantcie WIIIA. W tym miejscu wskazane jest powtórne zasygnalizowanie ostrego konfliktu społecznego w postaci protestu mieszkańców Dzielnicy m.st. Warszawy Wesoła. Protest dotyczył przebiegu WOW w jakimkolwiek wariantcie przechodzącym przez Wesołą. Mimo tych protestów należy uznać jako najkorzystniejszy dla środowiska wśród analizowanych wariantów wariant uzgodniony zarówno przez Ministra Rozwoju Regionalnego jak i Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Wojewoda Mazowiecki nie może wydać decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu innego niż uzgodniony. Jednocześnie należy zauważyć, że postulowane przez mieszkańców Dzielnicy Wesoła zmiany przebiegu WOW i odsunięcia jej przebiegu od Dzielnicy Wesoła, gdzie była ona od dawna planowana spowodowałoby „podrzucenie” konfliktu innym społecznościom lokalnym, co nie jest bez znaczenia.

W kategoriach ochrony środowiska społecznego okazuje się, że to, przeciwko czemu protestują mieszkańcy i władze Dzielnicy Wesołej, jest niezbędne dla pozostałych Dzielnic Warszawy z osobna, miasta Warszawy jako całości oraz ościennych gmin. Z transportowego punktu widzenia – użyteczność analizowanej inwestycji w wariantach W1, W2 i WIIIA jest zbliżona dla wszystkich grup użytkowników (mieszkańcy i podmioty gospodarcze zlokalizowane w korytarzu,

w którym przebiega trasa WOW oraz w całej aglomeracji, a także ruch docelowy i tranzytowy, natomiast wariant W3 - przez Halinów - jest zdecydowanie mniej korzystny. Dowodem tego są prognozy ruchu, zgodnie z którymi potoki na trasie prowadzonej według tego wariantu byłyby znacząco mniejsze (od 30% do 55%) niż w przypadku pozostałych wariantów. W odniesieniu do niezbędnego wyburzenia 97 budynków w wariantcie WIIIA (na całej trasie obwodnicy), należy wskazać, że niektóre z nich zostały zbudowane w pasie przeznaczonym pod WOW. Oznacza to, że decyzje o pozwoleniu na budowę były wydawane pomimo, że w przyszłości tereny te były przeznaczone pod WOW. Od strony inwestorów oznacza to, że albo zaniedbali sprawdzenia położenia planowanej drogi względem nieruchomości, na której zamierzali postawić budynek, albo dochowali należytej staranności, jednakże zostali wprowadzeni w błąd odnośnie rzeczywistego przeznaczenia tych terenów przez właściwe organy.

Za istotny z punktu widzenia argumentacji dotyczącej ochrony społeczności lokalnej należy uznać fakt, że wskazany w niniejszej decyzji wariant WIIIA omija zwarte tereny zabudowane, przechodząc przez tereny leśne. Taki przebieg obwodnicy będzie niewątpliwie ingerował w środowisko przyrodnicze dzielnicy Wesoła, natomiast jest możliwy do zaakceptowania przy zastosowaniu niezbędnych środków minimalizujących zabezpieczających zdrowie ludzi oraz rozwiązań projektowych – w przypadku Wesołej poprowadzenie drogi w tunelu przez tereny intensywnej zabudowy mieszkaniowej.

Mając na uwadze ustalenia zawarte w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, uzgodnienia właściwych organów oraz wyniki przeprowadzonego postępowania z udziałem społeczeństwa Wojewoda Mazowiecki wydaje niniejszą decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia w wariantcie WIIIA. Sentencja decyzji zawiera warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji – pkt. II oraz wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym – pkt. III, IV.

Na etapie realizacji inwestycji wystąpi zwiększony poziom hałasu spowodowany pracą maszyn budowlanych, jak również ciężkich pojazdów dowożących materiały budowlane. Droga będzie przebiegała w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej, dlatego też prace budowlane powinny być prowadzone w godzinach, w których hałas będzie najmniej uciążliwy dla mieszkańców, czyli w porze dziennej.

W celu ochrony mieszkańców Wesołej przed uciążliwością związaną z lokalizacją WOW w projekcie budowlanym należy przewidzieć poprowadzenie drogi w tunelu na odcinku 800 m (od km 10+255 do km 11+055). Ma to zapobiec efektowi rozcięcia dzielnicy na dwie części poprzez umożliwienie swobodnego przemieszczania się nad drogą.

Lokalizacja ekranów uwzględnia zmniejszenie uciążliwości drogi i ochronę akustyczną zabudowy.

Lokalizacja przejść dla zwierząt została zaproponowana w miejscach, w których występuje migracja zwierząt dziko żyjących i skonsultowana z właściwymi miejscowo nadleśnictwami, Zespołem Parków Krajobrazowych Mazowieckiego, Chojnowskiego i Brudzeńskiego, a lokalizacja i rozmiary przejść z uwzględnieniem rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 63, poz. 735).

Realizacja przedsięwzięcia będzie się wiązała z wycinką dużych powierzchni leśnych. W związku z tym niezbędne jest uzupełnienie strat w zieleni poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa. Na odcinkach, gdzie prowadzona będzie wycinka powierzchni leśnych pod drogę niezbędne jest przyspieszenie tworzenia naturalnej strefy brzegowej lasu poprzez nasadzenia dogęszczające na skraju lasu. Ponadto w projekcie zieleni należy przewidzieć zieleni izolacyjną i ozdobną z zastosowaniem gatunków rodzimych odpornych na zanieczyszczenia powietrza oraz na całej długości zieleni dekoracyjną.

W okresie realizacji odwodnień budowlanych, w rejonie węzła „Zielonka” będą prowadzone obserwacje położenia zwierciadła wód podziemnych. W tym celu zostaną zainstalowane tymczasowe piezometry do monitoringu poziomu wody gruntowej z zasięgu leja depresji w trzech przekrojach obserwacyjnych (po trzy piezometry w każdym przekroju w odległości około 10 m, 30 m i 100 m od krawędzi wykopu budowlanego).

Eksploatacja trasy może wymagać utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W związku z tym pkt IV niniejszej decyzji mówi, że w pozwoleniu na budowę należy wprowadzić obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej w okresie 12 miesięcy i przedstawić ją w terminie 18 miesięcy od dnia oddania WOW do użytkowania. Zakres analizy porealizacyjnej – ochrona akustyczna terenów wymagających ochrony przed hałasem. W analizie porealizacyjnej należy przedstawić informacje na temat zasięgu oddziaływania akustycznego drogi w kontekście potrzeby utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. W ramach analizy porealizacyjnej należy również przeprowadzić monitoring rozbić ptaków o pojazdy.

Z prowadzonego postępowania w sprawie oceny oddziaływania na środowisko wyniknęła zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariantcie innym niż proponowany przez Inwestora.

Stosownie do art. 55 ustawy Poś Inwestor wyraził pisemną zgodę na zmianę wariantu z W2 na wariant WIIIA. Wariant ten został uzgodniony zarówno przez Ministra Rozwoju Regionalnego, jak i przez Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego.

Inwestor pismem z dnia 22 grudnia 2006 r. wniósł stosownie do art. 108 kpa o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności, ze względu na ważny interes społeczny oraz interes strony. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jest odpowiedzialna za wdrażanie polityki Państwa w zakresie transportu. Budowa WOW jako elementu tzw. Ekspresowej Obwodnicy Warszawy jest wynikiem uzgodnień pomiędzy samorządem województwa mazowieckiego i samorządem m.st. Warszawy. Jednym z celów strategicznych samorządu województwa mazowieckiego w perspektywie do 2020 r. zawartym w „Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego” uchwalonej przez Sejmik Województwa Mazowieckiego w 2001 roku i aktualizowanej w 2006 r. będzie „Wzmocnienie powiązań Warszawy z otoczeniem regionalnym, krajowym i międzynarodowym”. W zakresie transportu „Strategia...” zakłada podejmowanie szeregu działań w celu usunięcia niedrożności oraz niskiej przepustowości i jakości istniejącej sieci drogowej, modernizacji sieci kolejowej oraz rozwoju transportu lotniczego poprzez podnoszenie standardów technicznych połączeń obwodowych w regionie. Jednym ze zdefiniowanych działań jest tzw. „Ekspresowa Obwodnica Okoławarszawska” w oparciu o planowane korytarze: Południowej Obwodnicy Warszawy, Trasy Armii Krajowej, Wschodniej Obwodnicy Warszawy wraz z pozostałymi elementami warszawskiego węzła drogowego. Podobnie Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego uchwalony przez Sejmik Województwa Mazowieckiego uchwałą Nr 65/2004 z dnia 7 czerwca 2004 r. (Dz. Urz. Woj. Maz. Nr 217, poz. 5811) przewiduje pierścień zewnętrzny Warszawy – stanowiący fragment krajowego układu drogowego, rozprowadzający ruch i łączący się jednocześnie z miejskim systemem komunikacyjnym stolicy. Tworzony będzie głównie przez drogi szybkiego ruchu i są to planowane: Trasa Armii Krajowej – Wschodnia Obwodnica Warszawy – Południowa Obwodnica Warszawy. Plany samorządu województwa są w tej kwestii spójne ze Strategią Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy – uchwała Nr LXII/1789/2005 z dnia 24 listopada 2005 r. Rady Miasta Stołecznego Warszawy w sprawie Strategii Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku. Konsekwencją i rozwinięciem tych planów są ustalenia uchwalonego przez Radę m. st. Warszawy w październiku 2006 r. „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” przewidujące WOW. Realizacja WOW jako niezbędnego elementu Obwodnicy Ekspresowej wynika z wieloletnich prac GDDKiA oraz uzgodnień z samorządami. Analiza prognozy ruchu w perspektywie do 2025 r. wskazuje na znaczny wzrost ruchu na drogach w Warszawie i poza miastem. Planowane przez samorząd Warszawy zadania inwestycyjne (w tym: Obwodnica

Śródmiejska i Obwodnica Miejska) nie rozwiążą w pełni narastających problemów komunikacyjnych. Dla zaspokojenia potrzeb społecznych niezbędna jest szybka realizacja planowanych dróg ekspresowych. O randze ważnego interesu społecznego świadczą wyżej przytoczone dokumenty strategiczne i planistyczne zainteresowanych samorządów. Budowa WOW przyczyni się do poprawy warunków akustycznych w centralnej (śródmiejskiej) części Warszawy, gdzie obecnie stwierdza się przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu o ok. 20 dB w porze nocnej. Istotna niezwykle jest również szansa na poprawę bezpieczeństwa ruchu w mieście. Przyszła realizacja drogi – planowana między innymi ze środków UE przyczyni się do poprawy wykorzystania tych środków przez Polskę. Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi GDDKiA wykonywanie zadań statutowych, co jest niezwykle ważnym interesem strony.

W związku z powyższym, uznając wniosek strony za zasadny organ prowadzący postępowanie w punkcie V decyzji wprowadził rygor natychmiastowej wykonalności.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Wojewody Mazowieckiego, do Ministra Środowiska w terminie 14 dni od daty doręczenia.



*[Handwritten signature]*  
Jacek Sasin

Otrzymują:

- ① Dyrektor Oddziału w Warszawie  
Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad,  
ul. Mińska 25, 03-808 Warszawa;
2. Pozostałe Strony postępowania stosownie do art. 49 kpa;
3. a/a.

Do wiadomości:

1. Minister Rozwoju Regionalnego  
ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa;
2. Minister Środowiska,  
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa;
3. Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie,  
ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa;
4. ARCADIS Profil Sp. z o.o.,  
ul. Puławska 182, 02-670 Warszawa.





Warszawa, 19 października 2007 r.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 19 października 2007 r., znak: WŚR.I.SM,EM/6613/1/80/05) wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego

## **Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:**

„Budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku  
od węzła „Marki” do węzła „Lubelska”.

### **Inwestor:**

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

### **1. Lokalizacja i program inwestycji**

Planowana Wschodnia Obwodnica Warszawy (WOW) obejmuje odcinek od węzła „Marki” do węzła „Lubelska” i stanowi element północno-wschodniej obwodnicy Warszawy. Administracyjnie położona jest w woj. mazowieckim, w powiatach: wołomińskim (miasto Marki, miasto i ~~gmina~~ Ząbki, miasto Zielonka), mińskim (~~gmina~~ Sulejówek, Halinów), otwockim (gmina Wiązowna) i w m.st. Warszawa (dzielnice Warszawa Rembertów, Warszawa Wesoła). Zakłada się, że obwodnica na odcinku Marki – Zakręt będzie poprowadzona nową trasą na terenie dotychczas niezabudowanym jako droga krajowa o parametrach drogi ekspresowej o długości 18-19 km (wariant W3 około 28 km) i 2 jezdniach o docelowo 3 pasach ruchu każda.

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

Będzie to droga krajowa o parametrach drogi ekspresowej, dwujezdniowa o docelowo 3 pasach ruchu każda jezdnia. W I. etapie zakłada się budowę jezdni o 3 pasach na odcinku Marki – Drewnica, a na pozostałych – 2 pasy ruchu z pozostawieniem pasa dzielącego o szerokości (12 m) umożliwiającego w przyszłości wybudowanie trzeciego pasa ruchu.

Wschodnia Obwodnica Warszawy (WOW) będzie w przyszłości jednym z odcinków ekspresowej obwodnicy Warszawy. Obwodnica ekspresowa będzie łączyć się z budowaną autostradą A – 2: od zachodu – w węźle „Konotopa”, od wschodu – w węźle „Lubelska”. Celem budowy obwodnicy jest połączenie systemu dróg miejskich Warszawy z układem dróg krajowych, wyprowadzenie ruchu z centrum miasta oraz zapewnienie (wraz z obwodnicą miejską i śródmiejską, których realizację do 2020 r. planuje m.st. Warszawa) sprawnych powiązań drogowych pomiędzy dzielnicami.

Potrzeba budowy trasy i jej przebieg wynika z dokumentów planistycznych i strategicznych:

- „Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do roku 2020 - aktualizacja” – uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego – 29.05.2006 r.
  - Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego – uchwała Sejmiku Województwa Mazowieckiego - Nr 65/2004 z dnia 7.06.2004 roku
  - „Strategia Rozwoju Miasta Stołecznego Warszawy do 2020 roku” – uchwała Rady m.st. Warszawy Nr LXII/1789/2005 z 24.11.2005 r.
  - „Studium uwarunkowań kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy” – uchwała Nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10.10.2006 r. Rady m.st. Warszawy
- Umożliwi ona też połączenie wylotów dróg krajowych w kierunku Białegostoku (droga krajowa nr 8), Terespoła (droga krajowa nr 2, a docelowo autostrada A-2), Lublina (droga krajowa nr 17- docelowo autostrada A-2 (Konotopa)).

### 3. Opis wariantów przedsięwzięcia

- **Wariant IIIA** – przebieg wg “Studium funkcjonalno-przestrzennego przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy”. Korytarz rezerwowany w większości planów zagospodarowania przestrzennego. Przebiega przez tereny miast: Marki, Żabki, Zielonka, Sulejówek, Warszawa: dzielnice Rembertów i Wesoła oraz przez gminę Wiązowna, istniejącym odcinkiem drogi krajowej nr 17;
- **Warianty 1 i 2** – różnią się od Wariantu IIIA przebiegiem na terenie dz. Wesoła (od węzła „Rembertów” do węzła „Zakręt”);
- **Wariant 3** tzw. „samorządowy” – początkowy odcinek trasy tj. od węzła „Marki” do ul. Mokry Ług w rejonie granicy Warszawy w Rembertowie pokrywa się z przebiegiem wg Wariantów: IIIA, 1, 2. Dalej przebiega wzdłuż poligonu wojskowego w Zielonce, przez gminy Halinów i Wiązowna do autostrady A2 i dalej w kierunku zachodnim autostradą do węzła „Lubelska”, gdzie łączy się z drogą S-17.

We wszystkich wariantach trasa poprowadzona jest całkowicie po nowym terenie. Wariantowanie przebiegu trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy ma na celu ustalenie optymalnego przebiegu tej trasy uwzględniającego protesty społeczne mieszkańców i władz samorządowych.

W przedstawionych wariantach: WIIIA, W1, W2 przebieg trasy jest zróżnicowany na obszarze Wesołej (pomiędzy węzłami Rembertów i Zakręt), natomiast Wariant 3 od rejonu osiedla Mokry Ług (w Rembertowie) przeprowadzony jest przez obszar sąsiednich gmin: Halinowa i Wiązowny.

#### ➤ WARIANT „0”

Wschodnia Obwodnica Warszawy bezsprzecznie jest inwestycją, która zarówno na etapie realizacji przedsięwzięcia, jak i na etapie jego eksploatacji będzie znacząco oddziaływała na środowisko. Nie budzi jednakże wątpliwości, że wybór tzw. wariantu „0”, polegającego na odstąpieniu od realizacji tejże inwestycji jest rozwiązaniem najmniej korzystnym dla środowiska w świetle skutków dla aglomeracji warszawskiej jako całości. Z punktu widzenia interesu publicznego rozumianego jako rozwój miasta jako całości – odstąpienie od realizacji WOW jest niemożliwe.

Zgodnie z analizą wariantu „0” sporządzoną przez Firmę Profil Sp. z o.o. zaniechanie budowy obwodnicy ekspresowej prowadzić będzie do pogłębiania się stanu zatłoczenia na warszawskich drogach, jak również spowoduje pogorszenie innych warunków ruchu (mniejsze prędkości, występowanie przerw w ruchu pojazdów), czego skutkiem będzie wzrost wielkości emisji do powietrza, a w szczególności emisji hałasu w centralnej części Warszawy. Takie zjawiska niewątpliwie są szczególnie szkodliwe dla środowiska społecznego Warszawy. Brak budowy WOW może zmniejszyć znaczenie i zakładany efekt innych planowanych działań związanych z budownictwem drogowym. Spowoduje pogłębienie istniejących problemów komunikacyjnych miejscowości podwarszawskich (Marki, Żąbki, Sulejówek) oraz skoncentruje wzrastający ruch pojazdów na sieci istniejących dróg. Nie podjęcie inwestycji byłoby decyzją szkodliwą społecznie.

### ➤ WARIANT IIIA

**Marki** – początkowy odcinek trasy WOW od skrzyżowania trasy Toruńskiej z drogą nr 8 Warszawa – Białystok, w kierunku wschodnim biegnie przez tereny miasta Marki w pobliżu granicy z miastem Żąbki. Po obu stronach projektowanej trasy znajdują się działki z zabudową jednorodzinną a po stronie południowej osiedle wielorodzinne zlokalizowane bezpośrednio w sąsiedztwie trasy. W rejonie cmentarza przy szpitalu Drewnica zaprojektowano węzeł na terenach wyrobiskowych dawnej cegielni.

**Zielonka, Żąbki** – na obszarze tych miast trasa przebiega przez obszary leśne; kolizji z istniejącym zagospodarowaniem nie ma.

**Warszawa - dzielnica Rembertów** – projektowana obwodnica przecina teren peryferyjny o niskim stopniu zainwestowania z zabudową jednorodzinną tylko po zachodniej stronie ulicy Mokry Ług. Za skrzyżowaniem po południowej stronie trasy znajduje się zespół budynków mieszkalnych pracowników leśnictwa.

**Teren poligonu wojskowego** – trasa przechodzi przez tereny leśne użytkowane przez wojsko, nie wywołując kolizji z urządzeniami wojskowymi. Proponowany przebieg w znacznym stopniu uwzględnia uwarunkowania stref ochronnych, zgłoszone wcześniej przez resort obrony narodowej, dotyczące obiektów wojskowych.

**Warszawa - dzielnica Wesoła** – za skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 637 Warszawa – Węgrów i z linią kolejową Warszawa – Mińsk Mazowiecki projektowana obwodnica wkracza na tereny dzielnicy Wesoła, na obszarze której zespoły zabudowy jednorodzinnej rozlokowane są kępowo wśród terenów leśnych. Najpierw przechodzi obrzeżem zespołu mieszkaniowo-rzemieślniczego Grzybowa a po przekroczeniu ul. Niemcewicza między osiedlami Zielona i Groszówka z zabudową jednorodzinną (między ulicami Warszawską a Wschodnią), gdzie wystąpią bezpośrednie kolizje z kilkoma budynkami mieszkalnymi. Od ul. Wschodniej trasa biegnie łukiem w kierunku wschodnim przez tereny leśne mijając rozrzucone w lesie pojedyncze zabudowania mieszkalno-gospodarcze. Za skrzyżowaniem z ciągiem ulic: I Praskiego Pułku trasa biegnie po obrzeżu ośrodka jeździeckiego przez tereny leśne, do skrzyżowania z ul. Piłsudskiego (drogą wojewódzką nr 638) w pasie terenu pomiędzy cmentarzem a budowanym osiedlem domów jednorodzinnych. Trasa przechodzi przez obszar otuliny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego na odcinku długości 3500 m.

**Sulejówek** – trasa WOW przecina obszerny rejon miasta z ekstensywną zabudową o charakterze produkcyjno-usługowo-mieszkaniowym. Kilka bezpośrednich kolizji z istniejącą zabudową wystąpi w rejonie węzła Zakręt (skrzyżowanie z Traktem Brzeskim – drogą nr 2).

**Wiązowna** – na południe od skrzyżowania z Traktem Brzeskim projektowana Obwodnica zostaje wprowadzona w korytarz istniejącej drogi krajowej nr 17, wzdłuż której ciągnie się zabudowa o charakterze usługowo-magazynowo-mieszkalnym. Ze względu na konieczność poszerzenia istniejącego korytarza drogi nr 17 w celu przystosowania jej do parametrów trasy ekspresowej i rozbudowy do przekroju dwujezdniowego, wystąpi kolizja z kilkoma budynkami.

#### ➤ WARIANT 1

Przebieg trasy na terenie **dzielnicy Wesola** jest różny w stosunku do Wariantu IIIA na odcinku od węzła Rembertów (skrzyżowanie z ul. Cyrulików - Okuniewską) do ul. Piłsudskiego w Sulejówku.

Trasę przesunięto (w porównaniu do WIIIA) w kierunku zachodnim, co pozwoli na zachowanie dwóch zespołów urbanistycznych oraz zmniejszy kolizyjność z zabudową.

Zachowana zostaje również nienaruszona zabudowa na działkach wzdłuż ul. Prusa. Od skrzyżowania z ul. Piłsudskiego przebieg trasy jak w Wariacie IIIA. Trasa na odcinku dł. 634 m przechodzi przez Mazowiecki Park Krajobrazowy i na długości 3100 m przez obszar jego otuliny.

#### ➤ WARIANT 2

Przez teren **dzielnicy Wesola** trasę WOW przeprowadzono w pasie zieleni przedzielającym zespoły mieszkaniowe wzdłuż ul. Niemcewicza, po jej północnej stronie. W rejonie osiedla Szkopówka trasa odgina się łukiem w kierunku południowym przechodząc u podnóża wydmy leśnej. W miejscu tym wystąpi kolizja z budynkami na jednej posesji. Za skrzyżowaniem z ul. Piłsudskiego przebieg trasy jak w Wariacie IIIA.

Trasa przechodzi przez obszar otuliny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego na odcinku długości 630 m.

#### ➤ WARIANT 3 „SAMORZĄDOWY”

Przebieg trasy zaproponowany został przez władze samorządowe dzielnicy Wesola. Początkowy odcinek pokrywa się z przebiegiem wg Wariantów IIIA, 1, 2. Zmiana następuje tuż za granicą Warszawy w Rembertowie, na terenie poligonu wojskowego i w Zielonce. Następnie prowadzona jest przez gminę Halinów i Wiązowna.

**Teren poligonu w Zielonce** – trasa przecina lasy poligonu wojskowego z zachodu na wschód do miejscowości Okuniew w gminie Halinów, omijając po stronie północnej Bagno Lisie i Bagno Śniardki oraz obiekty wojskowe.

**Na terenie <sup>miejscowości</sup> gminy Halinów** od rejonu przecięcia z drogą wojewódzką 637 poprowadzono trasę w kierunku południowym w nawiązaniu do korytarza komunikacyjnego, wyznaczonego w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego dla drogi klasy głównej, stanowiącej fragment obwodnicy województwa. Parametry dla drogi ekspresowej znacznie różnią się od parametrów dla drogi klasy głównej i z tego względu korytarze tych tras pokrywają się tylko na krótkich odcinkach. Tereny gminy, przez które zaprojektowano trasę WOW obecnie wykorzystywane są pod uprawy rolnicze, na pewnych fragmentach zalesione, z rozproszoną zabudową jednorodzinną i siedliskową. Największa koncentracja zabudowy i kolizje z nią występują w miejscowości Konik Nowy, na skrzyżowaniu z drogą nr 2. ✓

**W gminie Wiązowna** w kierunku południowym trasa przechodzi przez tereny rolne, na niewielkim fragmencie tereny leśne. Przecina wieś Michałówek nie powodując kolizji z zabudową do połączenia z planowaną autostradą A2. Powiązanie z drogą nr 17 nastąpi na węźle „Lubelska” poprzez autostradę A2. Analizowano również wariant, w którym trasa

WOW przedłużona w kierunku południowym łączyła się z drogą S-17 poprzez węzeł w Góraszce. Rozwiązanie to odrzucono po przeprowadzeniu analiz funkcjonalno-ruchowych, które wykazały małą efektywność inwestycji. Na odcinku tym suma prognozowanego ruchu (rok 2025) w obu kierunkach wyniosła 1500 poj./h.

Wariant „0”- polegający na niepodjęciu przedsięwzięcia będzie rozwinięciem i pogłębieniem aktualnych problemów komunikacyjnych w Warszawie i najbliższej okolicy. Wjazd do miasta w godzinach porannych i wyjazd w godzinach popołudniowych już obecnie stanowi istotną przeszkodę i utrudnienie w funkcjonowaniu mieszkańców oraz osób przyjezdnych.

#### 4. Projektowane obiekty i urządzenia budowlane

##### Parametry drogi i obiekty inżynierskie

		WARIANT IIIA
długość drogi		19,240 km (wariant IIIA)
parametry techniczne	klasa techniczna drogi	S
	prędkość projektowa	100 km/h
	nośność	115 kN/oś
	liczba jezdni	2
	liczba pasów ruchu	2 x 3 <ul style="list-style-type: none"> <li>– odc. węzeł „Marki” – węzeł „Drewnica”</li> <li>– odc. węzeł „Zakręt” – węzeł „Lubelska” 2 x 2</li> <li>– odc. węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt”</li> </ul>
	szerokość pasa ruchu	3,5 m
	szerokość pasa awaryjnego	2,5 m
	szerokość pasa dzielącego	5,0 m <ul style="list-style-type: none"> <li>– odc. węzeł „Marki” – węzeł „Drewnica”</li> <li>– odc. węzeł „Zakręt” – węzeł „Lubelska” 12,0 m</li> <li>– odc. węzeł „Drewnica” – węzeł „Zakręt”</li> </ul>
	ilość węzłów	8
węzły		<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Marki” – z ul. Marszałka J. Piłsudskiego (droga krajowa nr 8 o klasie drogi głównej)</li> <li>• „Drewnica” – z proj. trasą ekspresową Via-Baltica (droga nr S8 o klasie drogi ekspresowej)</li> <li>• „Zielonka” – z ul. Marszałka J. Piłsudskiego (droga wojewódzka nr 631 o klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego)</li> <li>• „Poligon” – na terenie poligonu tylko dla potrzeb wojska</li> <li>• „Rembertów” – z ciągiem ulic: Cyrulików-Okuniewska (droga wojewódzka nr 637 o klasie drogi głównej)</li> <li>• „Wesoła” – z ul. 1-go Praskiego Pułku (droga powiatowa)</li> </ul>

	<b>WARIANT IIIA</b>
	<p>o klasie drogi zbiorczej)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• „Zakręt” – z Traktem Brzeskim (droga krajowa nr 2 o klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego)</li> <li>• „Lubelska” – z proj. Południową Obwodnicą Warszawy (o klasie drogi ekspresowej) i autostradą A2.</li> </ul>
odstęp między węzłami	<ul style="list-style-type: none"> <li>• „Marki” – „Drewnica” 2200 m</li> <li>• „Drewnica” – „Zielonka” 1760 m</li> <li>• „Zielonka” – „Poligon” 4810 m</li> <li>• „Poligon” – „Rembertów” 2210 m</li> <li>• „Rembertów” – „Wesoła” 3020 m</li> <li>• „Wesoła” – „Zakręt” 2830 m</li> <li>• „Zakręt” – „Lubelska” 3050 m</li> </ul>
przecięcia dróg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ul. Ząbkowska – Szpitalna w Markach</li> <li>• ul. Prymasa St. Wyszyńskiego w Zielonce</li> <li>• ul. Mokry Ług w dz. Warszawa – Rembertów</li> <li>• ul. Niemcewicza w dz. Warszawa – Wesoła</li> <li>• ul. Warszawska w dz. Warszawa – Wesoła</li> <li>• ul. Uroczą w dz. Warszawa – Wesoła</li> <li>• ul. Marszałka J. Piłsudskiego w Sulejówku</li> <li>• droga nr 13002 w Majdanie gm. Wiązowna</li> </ul>
przekroczenia kolejowych linii	<ul style="list-style-type: none"> <li>• linia PKP Warszawa – Wołomin</li> <li>• linia PKP łącznica Rembertów – Zielonka</li> <li>• bocznicą kolejową obsługującą tereny specjalnie- nieczynna</li> <li>• linia PKP Warszawa – Mińsk Mazowiecki.</li> </ul>
powiązania terenów po obu stronach trasy i komunikację (niezależnie od w/w węzłów) zapewniać będą:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Marki – nad trasą zaprojektowano estakadę na ciągu ulic: Ząbkowska – Szpitalna</li> <li>• Zielonka – przerwana została ciągłość ul. Bankowej. Proponuje się powiązanie wschodniego odcinka tej ulicy z ul. Prymasa St. Wyszyńskiego poprzez drogę dojazdową wybudowaną po północno-wschodniej stronie trasy WOW</li> <li>• Rembertów – ul. Mokry Ług przeprowadzono na estakadzie nad trasą, obsługa obszaru odbywa się poprzez układ lokalny powiązany z tą ulicą</li> <li>• Wesoła – zagłębienie trasy pozwala na utrzymanie istniejących powiązań komunikacyjnych obszarów Wesołej-Zielonej i Wesołej-Groszówki, które będą odbywały się ulicami: Niemcewicza, Warszawską-Mickiewicza, Uroczą-Broniewskiego. W rozwiązaniu alternatywnym, trasa WOW poprowadzona w poziomie terenu przecina powyższe ciągi komunikacyjne. Powiązanie tych terenów umożliwi ul. Niemcewicza, której jezdnia w górnym poziomie przekroczy trasę oraz kładka dla pieszych w rejonie ul. Piaskowej</li> <li>• Wesoła – ul. 1 Praskiego Pułku przeprowadzono na wiadukcie nad trasą.</li> <li>• Wesoła, Sulejówek – zachowano istniejący przebieg</li> </ul>

	<b>WARIANT IIIA</b>
	<p>w poziomie terenu al. Marszałka J. Piłsudskiego i połączone do niej ulice lokalne: Drobiarską i Topolową obsługujące rozproszoną zabudowę. Tereny w otoczeniu trasy, w kierunku południowym, do węzła „Zakręt” obsługiwane będą przez ulice: Krzywą i Projektowaną, mające powiązanie z drogą krajową nr 2.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wesola – Stara Miłosna, gm. Wiązowna – obszar w otoczeniu drogi S-17 obsługiwany jest przez drogi zbiorcze prowadzone po stronie wschodniej i zachodniej powiązane z drogą nr 2. W rejonie miejscowości Majdan zaprojektowano wiadukt nad trasą w ciągu drogi nr 13002.</li> </ul>

## ODWODNIENIE

Przyjęto następujące zasady odwodnienia Wschodniej Obwodnicy Warszawy ustalone w opracowanej koncepcji:

- Jako generalną zasadę przyjęto powierzchniowe odwodnienie trasy, systemem dwustronnie prowadzonych rowów otwartych;
- Na terenach gdzie warunki gruntowo-wodne są niekorzystne (grunt nieprzepuszczalny, woda gruntowa wysoko względem poziomu terenu) rowy będą uszczelnione;
- Dla odwodnienia odcinków trasy prowadzonej na estakadach proponuje się odwodnienie kanałami krytymi, usytuowanymi po dwóch stronach trasy z odprowadzeniem wód z tych kanałów do otwartych rowów odwadniających, dalsze odcinki trasy prowadzone będą po terenie;
- Dla odcinków trasy prowadzonych w wykopie proponuje się odwodnienie krytymi kanałami prowadzonymi po dwóch stronach trasy z odprowadzeniem wody z tych kanałów do pompowni wód deszczowych, skąd przewodami tłocznymi wody te będą przepompowane do separatora i zbiorników retencyjnych;
- Przyjęto generalną zasadę podczyszczania wszystkich wód spływających z trasy w separatorach oraz zasadę stosowania zbiorników retencyjnych dla spłaszczenia fali odpływu wody do odbiornika w czasie deszczu nawalnego;
- Proponuje się realizację zbiorników ziemnych retencyjno-infiltracyjnych na terenach gdzie warunki gruntowo-wodne są korzystne (grunt przesiąkliwy, woda gruntowa nisko w stosunku do terenu) z odprowadzeniem wód do gruntu lub do istniejącego układu hydrograficznego (jeśli jest w pobliżu);
- Na terenach gdzie warunki gruntowo-wodne są niekorzystne dla infiltracji wód do gruntu proponuje się budowę zbiorników ziemnych szczelnych, wyłożonych folią z odpływem wody do istniejących w pobliżu rzek i cieków wodnych. Jeśli w pobliżu nie ma cieków wodnych i mokradeł konieczne jest przepompowanie części wód (obliczona wielkość odpływu ze zbiornika retencyjnego) poprzez pompownię na tereny gdzie grunt jest przesiąkliwy a woda gruntowa nisko lub do cieku wodnego;
- Odwodnienie odcinków trasy prowadzonej w bliskim sąsiedztwie ujęć wody pitnej dla ludności i ich stref ochronnych (Wesola, Sulejówek) proponuje się wykonać kanałami.

krytymi a ewentualne zbiorniki retencyjne muszą być realizowane jako szczelne (dno i ściany boczne).

W dalszych pracach projektowych mogą być konieczne (nawet istotne) zmiany w dotychczas planowanych rozwiązaniach technicznych drogi i obiektach polegające m.in. na przesunięciu (w stosunku do obecnych lokalizacji) miejsc ulokowania zbiorników retencyjnych. Zbiorniki retencyjne będą zatrzymywać nadmiar chwilowych odpływów wody kierowanych do cieków powierzchniowych. W przypadku gdy brak jest możliwości odprowadzenia tych wód do cieków, planuje się zbiorniki retencyjno-infiltracyjne.

Przybliżoną lokalizację zbiorników, która może ulec zmianie w czasie prac projektowych w związku z możliwościami zmian niwelety przedstawia poniższa tabela:

Lp.	Lokalizacja zbiornika	Kilometraż	Strona drogi	Odbiornik wód odpływających ze zbiornika
1.	m. Ząbki	-0+800 - -0+700	prawa	grunt
2.	węzeł „Drewnica”	0+400 – 0+600	lewa	rz. Długa
3.	rejon m. Zielonka	1+200 – 1+400	prawa	grunt
4.	rejon m. Zielonka	3+500 – 3+700	prawa	rów Magenta
5.	rejon Mokry Ług (Zielonka)	5+400 – 5+600	lewa	rów Magenta
6.	rejon gm. Zielonka	6+400 – 6+600	prawa	rów z Poligonu
7.	Wesoła Grzybowa	11+200 – 11+400	prawa	grunt
8.	rejon Hipodromu	12+700 – 12+900	prawa	grunt
9.	Wesoła – Stara Miłosna	13+700 – 13+900	prawa	grunt
10.	Wesoła – Stara Miłosna	16+100 – 16+300	prawa	Kanał Wawerski
11.	Majdan	17+350 – 17+550	lewa	grunt

## EKRANY AKUSTYCZNE

Długości ekranów akustycznych:

Wysokości ekranów akustycznych [m]	Długości ekranów akustycznych [m]
5	500
4	12 577
3	2 023
<b>SUMA [km]</b>	<b>15,1</b>

Lokalizacja ekranów akustycznych:

Strona południowa (prawa)			Strona północna (lewa)		
Pikietaż [km]	Wysokość [m]	Długość [m]	Pikietaż [km]	Wysokość [m]	Długość [m]
od - 2+000 do -1+300	4	700	od -2+200 do - 1+800	3	400



od -1+400 do -0+900	5	500	od -1+800 do - 1+300	4	500
od - 0+900 do 0+000	4	900	od -1+350 do 0+920	4	2270
od 4+650 do 5+800	4	1150	od 4+300 do 5+800	4	1500
od 9+450 do 10+000	4	550	od 11+300 do 12+500	4	1200
od 12+500 do 13+250	3	750	od 12+500 do 12+700	3	270 *
od 13+950 do 14+300	3	350	od 12+700 do 13+170	4	470
od 14+300 do 14+900	4	700*	od 13+ 860 do 14+110	3	250
od 14+900 do 15+520	4	700 *	od 14+110 do 14+950	4	885 *
od 15+500 do 16+550	4	1050	-	-	-

\* długość ekranów razem z ekranami ustawionymi na zjazdach.

Ekran akustyczny oprócz odpowiedniej długości i wysokości, czyli odpowiedniego usytuowania w terenie względem źródła dźwięku i obserwatora, powinny posiadać odpowiednie parametry akustyczne: klasa pochłaniania dźwięku A4 zgodnie z PN – EN 1793 – 1:2001 „Drogowe urządzenia przeciwhałasowe, klasa izolacyjności – B3 zgodnie z PN-EN 1793-2:2001 „Drogowe urządzenia przeciwhałasowe”. Ekran winny być nieprzezroczyste. Dopuszcza się jednak zastosowanie ekranów przezroczystych na obiektach i w rejonie zjazdów o izolacyjności akustycznej właściwej  $R_w=30$ [dB].

Przy projektowaniu ekranów przezroczystych - dla uniknięcia kolizji przez ptaki - należy przewidzieć zastosowanie ekranów z materiałów wyposażonych w znaczniki od strony zewnętrznej (np. pionowe taśmy o szerokości 2 cm umieszczone w odstępach, co 10 cm lub o szerokości 1 cm umieszczone w odstępach, co 5 cm) lub zapewnić umieszczenie na przezroczystych ekranach sylwetek ptaków drapieżnych.

## ZIELEŃ

Na terenach leśnych zostanie zaprojektowana zieleń dogęszczająca o funkcji buforowej, osłonowej. Jej lokalizację określa poniższy kilometraż:

- 0+630 – 4+700;
- 5+500 – 10+200;
- 10+800 – 11+300;
- 11+500 – 11+800;
- 12+000 – 12+700,
- 13+000 – 14+200.

W węzłach i rozjazdach zaprojektować zieleń ozdobno-użytkową. Na terenach otwartych w sąsiedztwie zabudowań, stosować pasy zieleni osłonowo-izolacyjnej z nasadzeniami drzew i krzewów odpornych na zanieczyszczenia powietrza, gatunków odpowiednich do siedliska. Szerokość pasów zieleni – co najmniej 5 – 8 m w pasie drogowym.

## PRZEJŚCIA DLA ZWIERZĄT

Proponowane przejścia dla zwierząt:

Lp.	Położenie w km	Wymiary [m x m]	Rodzaj przejścia (górne/dolne)
1	1+700	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
2	3+850	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
3	6+250	nie mniej niż 50 m	przejście górne
4	7+800	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
5	8+900	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
6	na istniejącej drodze nr 637, ul. Okuniewska – 9+500	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
7	9+450	średnie 6 x 2,5	przejście dolne
8	11+100	nie mniej niż 50 m	przejście górne
9	16+800	małe 2 x 1	przejście dolne

Przejścia górne (wg powyższego zestawienia) należy zaprojektować o szerokości 50 m w najwęższym miejscu (odległość mierzona pomiędzy ogrodzeniem przejścia), pokrycie przejść – naturalne z pokrywą umożliwiającą wegetację roślin, grubość pokrywy glebowej – nie mniej niż 0,6 m. Przejścia powinny mieć wyodrębnioną strefę podejścia o nachyleniu do 16%, wyposażoną w ogrodzenia naprowadzające. Strefę podejścia, przejście należy zagospodarować zielenią, w tym krzewami – stosować gatunki występujące naturalnie na terenie sąsiadującym, uwzględnić gatunki owocujące w celu podniesienia atrakcyjności przejścia dla zwierząt. Na przejściu zainstalować ekrany osłaniające przed oświetleniem (drewniane o wysokości 2,0 m). Ogrodzenie przejścia (łącznie z podejściem) powinno być połączone z ogrodzeniem drogi. Strefa przejścia dolnego (przejścia średnie i duże) powinna być odpowiednio urządzona tak, aby stwarzała możliwość bezpiecznego ukrycia się przechodzących zwierząt, tzn. zachować naturalne, ziemne podłoże – urządzić je zielenią, na wlotach przejść średnich ustawić przeszkody (np. kamienie, pnie drzew), uniemożliwiające ruch pojazdów samochodowych. Nie należy stosować sztucznego pokrycia terenu przejścia, w tym umieszczania tłucznia. Podejście do przejścia zagospodarować zielenią.

W miejscach wzmożonej migracji płazów to jest w km:

- 2+500 – 2+750 – węzeł Zielonka,
- 6+650 – 7+000 – okolice: węzeł Poligon,
- 7+200 – 7+600 – okolice: węzeł Poligon,
- 7+850 – 8+200 – Bagno Kozie

zaprojektowane zostały przejścia dla płazów o wymiarach: min. szerokość – 1,5 m, wysokość 1,0 m. Przejścia rozmieszczone zostaną w odległościach maks. co 100 m.

Rejon migracji płazów będzie odpowiednio wygradzony w km:

- 2+400 – 2+850
- 6+550 – 7+100
- 7+100 – 7+700
- 7+750 – 8+300

i powinien mieć oczka gęstsze w części dolnej (na wysokość 60 cm od terenu i wkopane w ziemię), należy zastosować płotki naprowadzające zwierzęta pomiędzy ogrodzeniem i przejściem

## OGRODZENIE

Ogrodzenie - tereny leśne – wysokość ogrodzenia – 2,0 m – pikietaż:

- 0+630 – 4+700
- 5+500 – 10+200
- 10+800 – 11+300
- 11+500 – 11+800
- 12+000 – 12+700
- 13+000 – 14+200.



*→ w drapci pod 25 m*

WOJEWODA MAZOWIECKI

*Jacek Sasin*

ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Radca Prawny

Barbara Lubach

