



WOJEWODA MAZOWIECKI

WŚR.I.SM/6613/1/86/06



Warszawa, dnia 20 grudnia 2007 r.

TS
24 12 07

DECYZJA O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH ZGODY NA REALIZACJĘ PRZEDSIĘWZIĘCIA

Na podstawie art. 104 oraz art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 ze zm. - dalej Kpa), art. 46 ust. 1 pkt. 1, art. 48 ust. 2 pkt. 1 ustawy z 27 kwietnia 2001 roku Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2006 r. Nr 129, poz. 902 ze zm. - dalej Poś), po rozpatrzeniu wniosku Zarządu Dróg Miejskich, ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa z dnia 25 maja 2006 r. w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierską („Trasa Siekierska - odcinek węzeł Marsa”)

ustalam

I. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia.

Przedmiotowe przedsięwzięcie polegać będzie na budowie skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierską („Trasa Siekierska - odcinek węzeł Marsa”). Inwestycja zlokalizowana będzie na terenie styku dwóch Dzielnic Miasta Stołecznego Warszawy: Dzielnicy Wawer i Dzielnicy Praga Południe.

Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.



Określono
09.01.08

Określono
03.01.2008

Określono
17.10.08
DIPE

pisz. Stelmach
+ TE
flew

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. prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem, w tym zwłaszcza zabudowy mieszkaniowej, prowadzić wyłącznie w porze dziennej (w godzinach od 6.00 do 22.00);
2. zorganizować plac budowy i zaplecze techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcenie jego powierzchni, a po zakończeniu prac teren uporządkować. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych;
3. zaplecze budowy, a w szczególności magazyny i bazy transportowe w pierwszej kolejności lokalizować na terenach już zagospodarowanych, w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej;
4. ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów, natomiast drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy, nie przeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi;
5. zachować w maksymalnym stopniu istniejącą zielenń wzdłuż ul. Marsa na wywłaszczonych działkach;
6. prowadzić wycinkę drzew i krzewów jedynie poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych ptaków, czyli od 20 sierpnia do końca lutego (prowadzenie prac w trakcie sezonu rozrodczego możliwe jest jedynie po uprzednim uzyskaniu zgody Ministra Środowiska na odstępstwa od zakazów, w odniesieniu do gatunków objętych ochroną ścisłą w trybie przepisów art. 56 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92 poz. 880 z późn. zm.);
7. straty w zieleni uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów, biorąc pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu i ochronę zabytków, jak również wymogi bezpieczeństwa; nowe nasadzenia zaplanować w taki sposób, aby nie znajdowały się w nich iglaki i rośliny z owocami chętnie spożywanymi przez ptaki (głóg, śnieguliczka, jarząb szwedzki, dzika róża, rokitnik, cis, rajską jabłoń, śliwa ałycza, darń świdwa);
8. odpady powstające podczas budowy należy segregować i składować w wydzielonym miejscu w pojemnikach; odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych

i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją;

9. w zabudowie mieszkalnej usytuowanej wzdłuż ul. Grochowskiej - od ul. Marsa do ul. Czechowickiej wymienić stolarkę okienną (na okna o ważonym wskaźniku izolacyjności akustycznej właściwej powyżej 38 dB, z listwami wietrzącymi dla budynków ul. Grochowska 7, ul. Murmańska 1a i 1b. Okna o ważonym wskaźniku izolacyjności akustycznej właściwej 33 dB dla budynków ul. Murmańska 1c i 1d, Czechowicka 2, okna o ważonym wskaźniku izolacyjności akustycznej właściwej 28 dB dla budynków ul. Murmańska 1e, 3, 4, 4a, 6, ul. Morgowa 1a, 6, 8, ul. Jordanowska 2 i 2c. Z powodów technicznych na ww. odcinku nie ma możliwości zaprojektowania ekranów akustycznych.
10. wprowadzić wysoką kulturę prowadzenia robót, w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), przechowywanie cementu w hermetycznych zbiornikach (jeśli beton będzie wytwarzany na miejscu), ograniczyć do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym, uważnie ładować materiały sypkie na samochody (nie sypać na nadkola i inne części pojazdu), przykrywać plandekami skrzynie ładunkowe samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów), ograniczyć prędkość jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy;
11. używać maszyn budowlanych i pojazdów wyposażonych w silniki Diesla i zasilane olejem napędowym;
12. ograniczyć średnią prędkość ruchu pojazdów.

III. W projekcie budowlanym należy uwzględnić:

1. zastosowanie środków ochrony akustycznej zapewniających dotrzymanie standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem poprzez budowę następujących ekranów akustycznych:
 - ekran pochłaniający o wysokości 7 m przy ul. Ostrobramskiej – od ul. Lotniczej do projektowanego ronda;
 - ekrany obustronne o wysokości 4,0 – 5,0 m na wiaduktach nad rondem, natomiast przy skrzyżowaniach z innymi ulicami ekrany odbijające, ponadto należy uwzględnić bramy wjazdowe otwierane automatycznie;
 - ekran akustyczny obustronny wzdłuż ul. Marsa o wysokości 7 m;

- ekran przy rondzie zakręcający w ul. Płowiecką o wysokości 6 m.

Ekran winny być nieprzezroczyste. Ze względów bezpieczeństwa ruchu drogowego dopuszcza się jednak zastosowanie ekranów przezroczystych na obiektach i w rejonie zjazdów.

2. odprowadzenie wód opadowych z drogi do systemów kanalizacji miejskiej.

IV. Dodatkowe obowiązki nakładane na wnioskodawcę

1. Przedsięwzięcie wymaga wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie klimatu akustycznego. W ocenie porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomów hałasu, analizując je w porównaniu z obliczeniowymi wielkościami poziomu hałasu w raporcie. Analizę należy sporządzić po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania, a jej wyniki przedstawić organowi ochrony środowiska w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania.
2. Na etapie opracowywania analizy porealizacyjnej należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 23 stycznia 2003 roku w sprawie wymagań z zakresu prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. z 2007 r. Nr 192, poz. 1392).

V. Decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

U Z A S A D N I E N I E

Zarząd Dróg Miejskich, ul. Chmielna 120, 00-801 Warszawa zwrócił się z wnioskiem z dnia 25 maja 2006 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierkowską („Trasa Siekierkowska- odcinek węzeł Marsa”).

W zakres inwestycji wchodzi następujące elementy:

1. budowa trasy głównej (wejście Trasy Siekierkowskiej w ul. Marsa) o długości 1,620 km;
2. budowa 8 łącznic powstałej części węzła „Marsa” o długości 2,502 km;
3. budowa chodników i ścieżek rowerowych długości 3,940 km.

W trakcie postępowania administracyjnego zmierzającego do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia przeanalizowano następujące dokumenty:

- wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia;
- raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko;
- aneks nr 1 do raportu oddziaływania na środowisko Trasy Siekierkowskiej w Warszawie odcinek IIC - węzeł Marsa, etap oceny projektu budowlanego;
- aneks nr 2 do raportu oddziaływania na środowisko Trasy Siekierkowskiej w Warszawie odcinek IIC - węzeł Marsa, etap oceny projektu budowlanego;
- aneks do raportu o oddziaływaniu na środowisko Trasy Siekierkowskiej w Warszawie, odcinek od węzła Bora Komorowskiego (km 5+600) do ul. Płowieckiej (km 8+144) zawierający aspekty wpływu na obszary Natura 2000;
- poprawiony raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko opracowany dla etapu wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach opracowany w 2007 r.;
- mapy w skali 1:500.

Powyższe dokumenty szczegółowo opisały wpływ planowanego przedsięwzięcia na środowisko.

Stosownie do art. 48 ust. 2 pkt. 2 Poś Wojewoda Mazowiecki uzgodnił warunki realizacji przedsięwzięcia z Państwowym Wojewódzkim Inspektorem Sanitarnym w Warszawie - postanowienie ZNS.713-229-1/07.EG z dnia 08 lutego 2007 r. oraz Ministrem Środowiska postanowienie z 27 czerwca 2007 r. znak DOOŚ-131d-2573/2007/kdi.

Na postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego wpłynęło zażalenie Pana Bogdana Kaczmarczyka do Głównego Inspektora Sanitarnego. Główny Inspektor Sanitarny postanowieniem z dnia 09 lipca 2007 r. znak GIS-HŚ-NZ-0254-179-1/MKd/07 utrzymał w mocy zaskarżone postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego. Główny Inspektor Sanitarny uznał, że ważnym podkreślenia jest fakt, że przedstawiony (nowo opracowany) w styczniu 2007 r. raport po wielokrotnych korektach przeanalizował wszelkie aspekty ochrony środowiska.

W związku z postanowieniem Ministra Środowiska z dnia 27 czerwca 2007 r. znak: DOOŚ-131d-2573/2007/kdi, Pan Bogdan Kaczmarczyk wniósł o ponowne rozpatrzenie sprawy - wniosek z dnia 17 lipca 2007 r. Po ponownym rozpatrzeniu sprawy Minister Środowiska uznał, że po uwzględnieniu warunków zawartych w skarżonym postanowieniu węzeł zarówno na etapie budowy jak i eksploatacji nie powinien negatywnie oddziaływać na środowisko. Jednocześnie utrzymał zaskarżone postanowienie w mocy.

W toku postępowania uzgadniającego Minister Środowiska wydał postanowienie z dnia 7 sierpnia 2007 roku prostujące omyłkę w postanowieniu z dnia 27 czerwca 2007 r. W związku z wydaniem tego postanowienia Pan Bogdan Kaczmarczyk wniósł wniosek z dnia 4 września 2007 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy. Postanowieniem z dnia 5 listopada 2007 r., znak: DOOŚ-131d/opr-6660/2007/kdi Minister Środowiska utrzymał w mocy ww. postanowienie.

Organ prowadzący postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach całkowicie popiera stanowiska Ministra Środowiska, Państwowego Inspektora Sanitarnego i Głównego Inspektora Sanitarnego. Rozpatrując sprawę przeanalizował z całą starannością zebrany materiał dowodowy w tym zarzuty podnoszone przez Stronę. Zgodnie z art. 56 ust. 1b pkt 1 Poś warunki zawarte ww. prawomocnych postanowieniach uzgadniających uwzględnił w sentencji niniejszej decyzji w całości.

Teren inwestycji, tj. skrzyżowania Trasy Siekierkowskiej – drogi wojewódzkiej, z drogą krajową nr 2 znajduje się na prawym brzegu Wisły (wschodnim) na terenie styku dwóch Dzielnic m.st. Warszawy: Dzielnicy Wawer i Dzielnicy Praga Półd. Obecny brak obwodnic wewnątrzmiastowych i regionalnych powoduje znaczne obciążenie głównych arterii. Zła przejezdność występuje na prawie wszystkich ciągach komunikacyjnych. Istniejący układ komunikacyjny na omawianym terenie: nie jest adekwatny do potrzeb komunikacyjnych mieszkańców, ogranicza dostępność zewnętrzną i wewnętrzną dzielnicy, jest słabo powiązany z układem komunikacyjnym Warszawy. Taka sytuacja powoduje ponadnormatywny poziom hałasu, dlatego nowoprojektowaną inwestycję przewiduje się z zastosowaniem między innymi: wyciszającej nawierzchni ulicznej, która będzie wykonana z SMA, budową skutecznych ekranów akustycznych zlokalizowanych wzdłuż zabudowy mieszkaniowej, posadzenie drzew i krzewów na obszarze całego węzła. W przedłożonym raporcie do obliczeń przyjęto najbardziej niekorzystne dla środowiska parametry emisyjne, które wynikają

z dostępnych danych zebranych przez zespoły wykonawców i ekspertów oraz informacji dostarczonej przez Inwestora. Należy jednak pamiętać, że są to wyliczenia symulacyjne, skonstruowane tak by ukazywały wyniki gorsze, niż będą występowały w trakcie eksploatacji przedsięwzięcia. Stąd w niniejszej decyzji znalazł się zapis dotyczący wykonania analizy porealizacyjnej, głównie w zakresie ochrony akustycznej. Wykonanie jej umożliwi potwierdzenie na drodze pomiarowej poprawność przyjętych rozwiązań lub ewentualną ich weryfikację. Daje możliwość wprowadzenia dodatkowych propozycji eliminujących niekorzystne oddziaływanie. Problem ochrony przed hałasem został szczegółowo omówiony w raporcie i zaproponowano rozwiązania w postaci budowy ekranów akustycznych, tam gdzie jest to możliwe z powodów technicznych, a uzupełniony poprzez rozwiązania z dziedziny akustyki budowlanej. Organ prowadzący postępowanie stoi na stanowisku, że trudno jest odnieść się do rzeczywistego poziomu hałasu, ponieważ stan obecnie występujący nie będzie miał przeniesienia na stan faktyczny po realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia, dlatego bardzo ważny jest zapis dotyczący wykonania analizy porealizacyjnej oraz prowadzenia monitoringu.

W obszarze i w bliskim sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia nie występują obszary przyrodnicze prawnie chronione. Najbliżej bo w odległości ok. 250 m od planowanego węzła jest położony obszar zespołu przyrodniczo- krajobrazowego „Zakole Wawerskie”. Na podkreślenie zasługuje fakt, że jest on oddzielony od omawianej inwestycji zrealizowanym już odcinkiem Trasy Siekierkowskiej wyposażonym w urządzenia ochrony środowiska oraz ulicami Ostrobramską i Płowiecką, które znajdują się pomiędzy planowanym węzłem, a obszarem „Zakole Wawerskie”. Planowane przedsięwzięcie obejmie przebudowę skrzyżowania istniejących ulic: Ostrobramskiej, Marsa, Grochowskiej i Płowieckiej, nie spowoduje zmiany charakteru użytkowego terenu. Przedsięwzięcie polegać będzie na budowie ronda, odcinków ulic dojazdowych do ronda oraz estakady w ciągu ul. Ostrobramskiej i Marsa. Należy także zauważyć, że wzdłuż zespołu przy zrealizowanym odcinku „Trasy Siekierkowskiej” zostały wykonane ekrany akustyczne chroniące ww. obszar przed przenikaniem hałasu i zanieczyszczeń powietrza z istniejących dróg. Ponadto zgodnie z rozporządzeniem Nr 118 Wojewody Mazowieckiego z dnia 13 października 2005 r. w sprawie zespołu przyrodniczo - krajobrazowego „Zakole Wawerskie” na obszarze tym zostały wprowadzone min. zakazy: niszczenia, uszkodzania lub przekształcania obszaru, wykonywania prac ziemnych trwale zniekształcających rzeźbę terenu, uszkodzania i zanieczyszczania gleby, dokonywania zmian stosunków wodnych, likwidowania,

zasypywania i przekształcania naturalnych zbiorników wodnych i obszarów wodno - błotnych. Planowana inwestycja nie naruszy żadnego z ww. zakazów.

Stosownie do informacji zawartych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko w niniejszej decyzji wprowadzono warunki dotyczące zastosowania środków ograniczających możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na środowisko takie jak: organizacja zaplecza technicznego z zapewnieniem oszczędnego korzystania z terenu i minimalnym przekształceniem jego powierzchni, przeprowadzenie rekultywacji terenu po zakończeniu prac budowlanych, segregacja odpadów, czy odprowadzanie wód opadowych z drogi do szczelnego systemu kanalizacji miejskiej. Ponadto wycinka zieleni zostanie ograniczona do minimum, drzewa nieprzeznaczone do wycięcia zostaną zabezpieczone przed uszkodzeniami mechanicznymi, a po zakończeniu prac budowlanych straty w zieleni zostaną uzupełnione poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń drzew i krzewów.

Biorąc pod uwagę powyższe nie przewiduje się, aby budowa i eksploatacja „węzła Marsa” wywierała negatywny wpływ na obszar zespołu przyrodniczo- krajobrazowego „Zakole Wawerskie”.

W decyzji wprowadzono warunki zabezpieczające zdrowie ludzi tj. prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem będą prowadzone wyłącznie w porze dziennej, zaplecza techniczne budowy zostaną zlokalizowane w oddaleniu od zabudowy mieszkaniowej, odpady powstałe podczas budowy będą regularnie odbierane przez uprawnione podmioty, a wody opadowe z drogi odprowadzane będą do szczelnej kanalizacji miejskiej. Realizujący inwestycję ma wprowadzić wysoką kulturę prowadzenia robót, w szczególności przez: systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), przechowywanie cementu w hermetycznych zbiornikach (jeśli beton będzie wytwarzany na miejscu), ograniczenie do minimum czasu pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym, uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody (nie sypać na nadkola i inne części pojazdu), przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów), ograniczenie prędkości jazdy pojazdów samochodowych w rejonie budowy. Ponadto decyzja nakłada na Inwestora obowiązki, które mają zapewnić wymagany prawem poziom ochrony środowiska przed hałasem. Zastosowanie zostaną środków ochrony akustycznej w postaci ekranów akustycznych. Bardzo szczegółowo określono warunki

zabezpieczające zabudowę mieszkaniową usytuowaną wzdłuż ul. Grochowskiej od ul. Marsa do ul. Czechowickiej, uznając za niezbędną wymianę stolarki okiennej (na okna o ważonym wskaźniku izolacyjności akustycznej właściwej powyżej 38 dB z listwami wietrzącymi dla budynków ul. Grochowska 7, ul. Murmańska 1a i 1 b. Okna o ważonym wskaźniku izolacyjności akustycznej właściwej 33 dB dla budynków ul. Murmańska 1c i 1d, Czechowicka 2, okna o ważonym wskaźniku izolacyjności akustycznej właściwej 28 dB dla budynków ul. Murmańska 1 e, 3, 4, 4a, 6, ul. Morgowa 1 a, 6, 8, ul. Jordanowska 2 i 2 c) z uwagi na to, że na tym odcinku z powodów technicznych nie ma możliwości zaprojektowania ekranów akustycznych. Wojewoda Mazowiecki ustalił też wymagany zakres monitoringu.

Decyzja wprowadza warunek wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie klimatu akustycznego. W ocenie porealizacyjnej należy przeprowadzić pomiary poziomów hałasu, analizując je w porównaniu z obliczeniowymi wielkościami poziomu hałasu zawartymi w raporcie. W przypadku nie dotrzymania standardów jakości środowiska, należy podjąć dodatkowe czynności. Analizę należy sporządzić po upływie 1 roku od dnia oddania obiektu do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania obiektu do użytkowania. Na etapie opracowywania analizy porealizacyjnej należy przygotować i wdrożyć program monitoringu środowiska zgodnie z rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 23 stycznia 2003 roku w sprawie wymagań z zakresu prowadzenia pomiarów poziomów w środowisku substancji lub energii przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem, portem (Dz. U. z 2007 r. Nr 192, poz. 1392).

Wobec powyższego uznać należy, że warunki minimalizujące zawarte w decyzji, dotyczące ochrony walorów przyrodniczych terenu, ochronę mieszkańców przed uciążliwością akustyczną i wibracjami w trakcie prowadzenia robót oraz w trakcie eksploatacji inwestycji, ochrony warunków gruntowo - wodnych, ochrony flory i fauny powinny zapewnić dotrzymanie wymagań ochrony środowiska.

Dla terenów zajmowanych pod inwestycję nie ma uchwalonych miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

Zgodnie z art. 10 § 1 k.p.a. organ zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się co do zebranych

dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 k.p.a. oraz art. 46a pkt. 5 strony były zawiadamiane o decyzjach i innych czynnościach organu prowadzącego postępowanie przez obwieszczenia - zawiadomienia. Zawiadomienia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, Zarządu Dróg Miejskich Urzędzie, Dzielnicy m. st. Warszawy: Wawer, i Praga Południe oraz na stronie internetowej organu. W zawiadomieniach organ wskazał, gdzie strony mogą się zapoznać z wnioskiem i dokumentacją oraz gdzie mogą kierować uwagi i wnioski dotyczące sprawy.

W dniu 6 września 2006 roku do Wojewody Mazowieckiego Wydziału Środowiska i Rolnictwa wpłynął wniosek od Pani Anety Piórkowskiej o umorzenie postępowania w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji. Do podniesionych we wniosku argumentów organ ustosunkował się pismem z dnia 21 września 2006 roku (pismo w aktach sprawy) w którym poinformował, że nie jest możliwe umorzenie postępowania, gdyż nie wpłynął w tym zakresie wniosek Inwestora.

W związku z art. 53 Poś organ zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego sporządzony był raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Na podstawie art. 32 ust. 1 Poś organ podał do publicznej wiadomości informację o zamieszczeniu w „Publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie” danych o wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz o możliwości składania uwag i wniosków w terminie 21 dni oraz o miejscu ich składania. Zawiadomienie zostało wywieszone od 22 lutego 2007 r. do 16 marca 2007 r. oraz ponownie, w związku z opracowaniem nowego raportu, od 6 września 2007 r. do 1 października 2007r.

W ustawowym terminie wniosek o udział w postępowaniu na prawach strony oraz uwagi i wnioski złożyło Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków reprezentowane przez Pełnomocnika Pana Wiesława Nowickiego. Do pisma dołączona została „Opinia dot. znaczenia ekranów dźwiękochłonnych przy trasach komunikacyjnych ze względu na ochronę ptaków” opracowana przez prof. dr hab. Macieja Luniaka. Organ rozpatrzył z całą starannością złożone uwagi i wnioski. Do decyzji wpisano warunek dotyczący odpadów

budowlanych, zabezpieczenia drzew i krzewów oraz wykonania nowych nasadzeń. Nie uwzględniono warunku dotyczącego pomalowania wszystkich przeźroczystych (szklanych) ekranów dźwiękochłonnych, zainstalowanych dotychczas przy jezdniach i skrzyżowaniach całej „Trasy Siekierkowskiej”, gdyż nie jest on związany z przedmiotem postępowania w zakresie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierkowską („Trasa Siekierkowska - odcinek węzeł Marsa”). Jednocześnie nadmienia się, że biorąc pod uwagę ww. opinię Inwestor winien rozważyć, pomimo dodatkowych kosztów, pomalowanie przeźroczystych ekranów akustycznych zgodnie z sugestiami zawartymi w piśmie OTOP. Wniosek Towarzystwa został przesłany do Inwestora.

Towarzystwo wnioskowało również o wprowadzenie warunku dotyczącego Zespołu Przyrodniczo - Krajobrazowego „Zakole Wawerskie”. Obszar Zespołu jak wspomniano powyżej oddalony jest o ok. 250 m od planowanego węzła Marsa oraz oddzielony od niego zrealizowanym już odcinkiem Trasy Siekierkowskiej wyposażonym w urządzenia ochrony środowiska, oraz ulicami Ostrobramską i Płowiecką, które znajdują się pomiędzy planowanym węzłem a obszarem „Zakole Wawerskie”. Z uwagi na powyższy fakt realizacja inwestycji nie spowoduje zakłócenia stosunków wodnych na terenie Zespołu Przyrodniczo - Krajobrazowego „Zakole Wawerskie” jak również w jego sąsiedztwie, tym samym nie wprowadza się warunku w tym zakresie.

W terminie 21 dni wpłynął również wniosek Pana Bogdana Karczmarczyka z dnia 27 września 2007 r. (ponowny z dnia 5 listopada 2007 r.) o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. Przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa ma charakter fakultatywny i jest jednym z instrumentów prawnych zapewniających czynny udział społeczeństwa w postępowaniu. Organ prowadzący postępowanie stoi na stanowisku, że rozprawę administracyjną przeprowadza się w każdym przypadku, gdy zapewni to przyspieszenie lub uproszczenie postępowania. W rozpatrywanym przypadku nie zachodzą ww. przesłanki wręcz przeciwnie, przeprowadzenie rozprawy wiązałoby się z wydłużeniem postępowania administracyjnego. Jednocześnie organ uznał, że z uwagi na bardzo małe zainteresowanie społeczne (w terminie 21 dni wniesiono tylko dwa wnioski) jej przeprowadzenie nie wniesie nic nowego do postępowania. Pan Bogdan Karczmarczyk uczestniczył w każdym etapie postępowania administracyjnego, o czym pisano

wcześniej i miał okazję wypowiedzieć się w sprawie. W terminie 21 dni oprócz wymienionego powyżej wniosku nie złożył innych uwag i wniosków.

Podsumowując: uzyskane w czasie postępowania informacje pozwalają na stwierdzenie, że planowana budowa skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierską („Trasa Siekierska - odcinek węzeł Marsa), zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji, nie powinna w sposób znaczący oddziaływać na środowisko, przy zachowaniu warunków minimalizujących przedstawionych w sentencji decyzji.

Pismem z dnia 29 sierpnia 2007 r. Inwestor wniósł o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia rygoru natychmiastowej wykonalności. Uznając wniosek strony za zasadny, mając na uwadze nadrzędny interes społeczny wprowadzono pkt V decyzji. Budowa skrzyżowania drogi krajowej nr 2 jest ostatnim etapem budowy Trasy Siekierskiej w Warszawie, na którą w latach 1995 – 2006 wydano 1 430 000 000 zł, natomiast założony efekt komunikacyjny uzyskany dopiero będzie po zakończeniu i przekazaniu do użytkowania całej inwestycji. Wydanie tak znacznych środków publicznych przy jednoczesnym braku docelowego efektu komunikacyjnego może spowodować znaczne koszty społeczne.

Z uwagi na 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.

MAZOWIECKI URZĄD WOJEWÓDZKI
w WARSZAWIE
Wydział Środowiska i Rolnictwa
Pl. Bankowy 3/5, 00-950 Warszawa
21



Z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Piotr Sobucki
Zastępca Dyrektora
Wydziału Środowiska i Rolnictwa

Otrzymują:

- ① Zarząd Dróg Miejskich,
ul. Chmielna 120
00 – 801 Warszawa;
2. Ogólnopolskie Towarzystwo Ochrony Ptaków,
ul. Odrowąża 24, 05 – 270 Marki;
3. Pozostałe Strony stosownie do art. 49 Kpa;
4. aa.

Decyzja niniejsza jest ostateczna
Data 11.06.08 podpis S. Murakowski

STARSZY INSPEKTOR
S. Murakowski
Stanisław Murakowski

Do wiadomości:

1. Minister Środowiska
ul. Wawelska 52/54, 00-922 Warszawa;
2. Państwowy Wojewódzki
Inspektor Sanitarny w Warszawie
ul. Żelazna 79, 00-875 Warszawa.

Warszawa, dnia 20 grudnia 2007 r.

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego w dniu 20 grudnia 2007 r.,
(znak: WŚR.I.SM/6613/1/86/06)

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.:

Budowa skrzyżowania drogi krajowej nr 2 z Trasą Siekierską („Trasa Siekierska- odcinek węzeł Marsa”)

1. Lokalizacja i program inwestycji

Teren niniejszej inwestycji znajduje się na prawym brzegu Wisły (wschodnim), na terenie styku dwóch dzielnic: Wawer i Praga Półd. Dzielnica Wawer położona jest na obszarze Niziny Środkowopolskiej, w pasie Krainy Wielkich Dolin. Do ważnych zasobów naturalnych należy sieć hydrologiczna, którą stanowią rzeka Wisła, płynąca na tym obszarze w szerokiej rozległej dolinie o urwistych krawędziach, które tworzą malownicze skarpy, 62-kilometrowa sieć kanałów i rowów melioracyjnych oraz bezodpływowe jeziora torfowe. W bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej Trasy znajdują się trzy stosunkowo duże kanały:

- Kanał „Nowa Ulga”
- Kanał „Gołowski”
- Kanał „Wawerski”

Przez teren dzielnicy przechodzi droga o znaczeniu krajowym nr 2 (oznaczenie międzynarodowe E-30). Brak obwodnic wewnątrzmijskich i regionalnych powoduje znaczne obciążenie głównych arterii w dzielnicy. Zła przejezdność występuje na prawie wszystkich ciągach komunikacyjnych.

Istniejący układ komunikacyjny w dzielnicy:

- nie jest adekwatny do potrzeb komunikacyjnych mieszkańców,
- ogranicza dostępność zewnętrzną i wewnętrzną dzielnicy,
- jest słabo powiązany z układem komunikacyjnym Warszawy.

Teren pod budowę węzła „Marsa” obejmuje obszar pomiędzy kanałem „Wawerskim” i ulicami: Ostrobramską, Płowiecką - Grochowską, Marsa i Płowiecką. Od strony ul. Marsa jest ograniczony ul. Naddnieprzańską. Na odcinku ul. Ostrobramskiej jest zlokalizowana zabudowa wyłącznie handlowo-usługowa, w której wyróżnia się baza autobusowa ZTM.

Przy ul. Płowieckiej po obu stronach znajduje się zabudowa mieszana: mieszkaniowo - usługowo - handlowa. Na przedłużeniu ul. Płowieckiej w kierunku ul. Grochowskiej jest zlokalizowana zabudowa usługowo-handlowa poprzecinana zabudową mieszkaniową. Przy ul. Marsa zdecydowanie przeważa zabudowa mieszkaniowa poprzecinana punktową zabudową usługowo-handlową.

W śladzie przebiegu Trasy oraz najbliższych okolicach znajdują się niżej wymienione kanały i kolektory ogólnospławne, odprowadzające ścieki komunalne i deszczowe z przyległych terenów oraz z dalszych skanalizowanych dzielnic miasta. Wzdłuż ul. Ostrobramskiej i Kanału Nowa Ulga przebiega kolektor ogólnospławny Dn 1200, który następnie przechodzi pod ul. Płowiecką i biegnie dalej jako Dn 800 w ul. Tytoniowej. W ul. Płowieckiej przebiega kanał ogólnospławny Dn 900 z Wawra i włącza się do komory na kanale Dn 1200 przy ul. Tytoniowej. W ul. Ostrobramskiej zlokalizowany jest kolektor ogólnospławny 800×1200 oraz kanały Dn 300-Dn 500 do którego włącza się kanał Dn 300 z ul. Marsa. W dalszej części ul. Marsa przebiega kanał ogólnospławny Dn 500 do ul. Naddnieprzańskiej, gdzie włącza się do kolektora ogólnospławnego 600x1100. Ponadto na omawianym obszarze znajdują się pozostałe elementy uzbrojenia technicznego: wodociągi, gazociągi, ciepłociągi, kable energetyczne, oświetleniowe i teletechniczne, sieci napowietrzne. W sytuacjach kolizyjnych elementy te ulegną przebudowie, zgodnie z warunkami gestorów poszczególnych sieci.

Z dniem 1 stycznia 2004 ogólny plan zagospodarowania przestrzennego M. St. Warszawy stracił ważność. Do tej pory nie uchwalono nowego planu.

Na tym etapie - decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych przed wydaniem nowej decyzji lokalizacyjnej konkretnego przebiegu trasy komunikacyjnej - nie prowadzono analizy wariantów.

Problem ten został zasadniczo rozstrzygnięty na etapach wcześniejszych.

2. Cel i zakładany efekt inwestycji

Niniejsze zadanie obejmuje budowę skrzyżowania drogi krajowej Nr 2 z Trasą Siekierską (Trasa Siekierska w Warszawie - odcinek węzeł Marsa). Realizację przedsięwzięcia pt. „Trasa Siekierska” od węzła „Czerniakowska – Beethovena” do węzła „Marsa” podzielono na 6 zadań, odcinek węzeł „Marsa” stanowi kolejne - ostatnie zadanie związane z budową połączenia obu brzegów Wisły, powiązania terenów położonych na obu brzegach Wisły i przeniesienia ruchu poza Centrum miasta.

W zakres inwestycji wchodzi następujące elementy będące przedmiotem opracowanej dokumentacji:

- budowa trasy głównej (wejście Trasy Siekierkowskiej w ul. Marsa) - długość $0,830+0,790=1,620$ km,
- budowa 8 łącznic pozostałej części węzła „Marsa” o łącznej długości 2,502 km,
- budowa chodników i ścieżek rowerowych - długość 3,940 km.

3. Projektowane obiekty i urządzenia budowlane

Trasa Siekierkowska jako droga wojewódzka, łącznica węzła: ul. Ostrobramska - Płowiecka - ciąg drogi krajowej nr 2 obejmuje:

- budowę 2 jezdni Trasy Siekierkowskiej na długości od km 5+600 do km 6+195 - przygotowanie do wejścia w ul. Marsa,
- budowę pozostałej części 8 dróg łącznikowych na węźle „Marsa”,
- dokończenie przebudowy ulicy lokalnej wzdłuż ul. Płowieckiej,
- budowę ulicy lokalnej wzdłuż ul. Grochowskiej,
- budowę estakady OE-5 w ciągu Trasy Siekierkowskiej - przejście nad rondem,
- budowę 4 tuneli
- budowę 4 ścian oporowych
- budowę odcinków chodników i układu ścieżek rowerowych,
- budowę 4 ekranów akustycznych w sąsiedztwie całej istniejącej zabudowy mieszkaniowej,
- budowę 6 odcinków ogrodzeń z cegły pełniących rolę szczelnej przegrody ekologicznej
- obsadzenie drzewami i krzewami pasów pomiędzy jezdniami i ciągami pieszymi,
- przebudowę istniejącego i budowę nowego układu kanalizacji deszczowej,
- przebudowę magistrali, sieci rozdzielczej i przyłączy wodociągowych,
- budowę oświetlenia Trasy i łącznic węzła,
- budowę i przebudowę istniejących sieci i urządzeń energetycznych wraz z rezerwacją pasów dla sieci planowanych,
- budowę systemu pętli do pomiaru ruchu i przebudowę pętli istniejącej sygnalizacji świetlnej skrzyżowania ul. Ostrobramska – Rodziewiczówny,
- przebudowę i budowę istniejących sieci i urządzeń teletechnicznych wraz z rezerwacją dodatkowych otworów dla sieci planowanych,
- przebudowę sieci gazowniczych wraz z rezerwacją pasów dla sieci planowanych.

Parametry techniczne projektowanych tras są następujące:

Trasa główna:

klasa techniczna	ulica główna ruchu przyspieszonego - GP
prędkość projektowa	70 km/h
przekrój poprzeczny	2 x 2 lub 2 x 3 pasy
szerokość pasów ruchu	3,50 m
szerokość pasów włączeń i wyłączeń	
- na węzle	3,50 m
szerokość jezdni	2 x 7.0 lub 2 x 11.0 m
szerokość pasa dzielącego	4,0 m, w tym umocnione opaski po 0,50 m
szerokość poboczy	1,25 m, w tym umocnione opaski po 0,50 m 2,20 na odcinkach występow. ekranów akustycznych
wysokość skrajni pionowej	4,70 m
obciążenie ruchem	KR6
obciążenie na oś	115 kN/oś

Parametry techniczne projektowanych tras są następujące:

Węzeł „Marsa” - trasa główna:

klasa techniczna	lica główna ruchu przyspieszonego - GP
prędkość projektowa	70 km/h
przekrój poprzeczny	2 x 4 pasy lub 2 x 2 pasy (na węzle)
szerokość pasów ruchu	3,50 m
szerokość pasów włączeń i wyłączeń	
- na węzłach	3,50 m
szerokość jezdni	2 x 7.0 lub 2 x 11.0 m
szerokość pasa dzielącego	4,0 m, w tym umocnione opaski po 0,50 m
szerokość poboczy	1,25 m, w tym umocnione opaski po 0,50 m 2,20 na odcinkach występow. ekranów akustycznych
szerokość chodników 2,0 m -	3,5 m; odsunięte od jezdni na
wysokość skrajni pionowej	4,70 m
obciążenie ruchem	KR6
obciążenie na oś	115 kN/oś

Węzeł „Marsa” - drogi łącznikowe:

klasa techniczna ulicy	droga łącznikowa
------------------------	------------------

prędkość projektowa	40 - 70 km/h
szerokość jezdni	7,00 m □ 10,50 m
szerokość pasów włączeń i wyłączeń	3,50 m
wysokość skrajni pionowej	4,70 m
obciążenie ruchem	KR5
obciążenie na oś	115 kN
szerokość poboczy 1,25 m, w tym umocnione opaski po 0,50 m	

Rondo - drogi łącznikowe:

klasa techniczna ulicy	rondo
szerokość jezdni	14,00 m
obciążenie ruchem	KR4
obciążenie na oś	115 kN
szerokość poboczy prawe	1,25 m, lewe 5,0 m

Ul. Grochowska:

klasa techniczna ulicy	ulica główna G
prędkość projektowa	60 km/h
szerokość jezdni	2 x 10,50 m
szerokość pasów włączeń i wyłączeń	3,50 m
wysokość skrajni pionowej	4,70 m
obciążenie ruchem	KR5
obciążenie na oś	115 kN
szerokość poboczy	1,25 m, w tym umocnione opaski po 0,50 m

Ulica lokalna: wzdłuż Grochowskiej, wzdłuż Płowieckiej od km 0+640 do km 0+737,38:

klasa techniczna ulicy	ulica lokalna D
szerokość jezdni	6,00 m
obciążenie ruchem	KR 2
obciążenie na oś	100 kN
szerokość chodników	2 x 2 m,
szerokość poboczy	1,25 m, w tym umocnione opaski po 0,50 m

Ulice dojazdowe do Geant, Kokoryczki, Naddnieprzańska, Tytoniowa, Jordanowska, Lotnicza, wjazd i wyjazd z MZK:

klasa techniczna ulicy	ulica dojazdowa D
szerokość jezdni	5,0 – 11,0 m
obciążenie ruchem	KR 2
obciążenie na oś	100 kN
szerokość chodników	1,20 – 2,0 m,

Konstrukcje nawierzchni przyjęto na podstawie notatki ze spotkania w dniu 3 sierpnia 1998r.

Ponieważ udział pojazdów ciężarowych w ruchu na ulicach lokalnych od czasu sporządzenia ww. notatki znacznie wzrósł, podniesiono na tych ulicach kategorie ruchu do KR3 i w związku z tym odpowiednio zmieniono konstrukcje nawierzchni.

Przy projektowaniu wszystkich obiektów kierowano się podstawowa zasada umiarkowanego stosowania sztucznych rozwiązań inżynierskich i zastępowania ich, w miarę możliwości, naturalnymi rozwiązaniami w postaci nasypów ziemnych obsadzonych dużą ilością zieleni i konstrukcjami z ziemi zbrojonej.

Ekrany akustyczne

W ciągu trasy Siekierkowskiej (drogi wojewódzkiej) w rejonie węzła Marsa zaprojektowano 4 ekrany akustyczne oraz przegrody ekologiczne. Ich zestawienie przedstawiono w poniższej tabeli.

Numer ekranu	Usytuowanie ekranu [km]	Wysokość [m]
3	0+160 łącznicy „ro-ostrob” - 0+290 łącznicy „ro-ostrob”	5
4	7+222 Trasy Siekierkowskiej - 7+616 Trasy Siekierkowskiej	5
5	7+281 Trasy Siekierkowskiej - 7+616 Trasy Siekierkowskiej	5
5a	7+647 Trasy Siekierkowskiej - 7+880 Trasy Siekierkowskiej	5,5

Oraz szczelne ogrodzenia przy posesjach:

- Marsa 13a i b,
- Marsa 15,
- Bakaliowa 13,
- Naddnieprzańska 22a,

W większości są to ekrany pochłaniające tylko w rejonie skrzyżowań z drogami bocznymi dla poprawiania widoczności zaprojektowano ekrany przezroczyste.

Projektowane odwodnienie.

Wody opadowe w znacznej części zostaną odprowadzone z jezdni poprzez wpusty uliczne do projektowanej kanalizacji deszczowej i po wstępnym podczyszczeniu w głębokich osadnikach wprowadzone do istniejącej ogólnomiejskiej kanalizacji deszczowej.

Na obiektach węzła „Marsa” - estakady, wiadukty wody opadowe także zostaną odprowadzone poprzez wpusty uliczne do projektowanej kanalizacji deszczowej i po wstępnym podczyszczeniu wprowadzone do istniejącej ogólnomiejskiej kanalizacji deszczowej.

4. Urządzenia bezpieczeństwa ruchu

Na etapie opracowywania projektu wszechstronnie przeanalizowano wpływ każdego elementu na bezpieczeństwo ruchu zarówno z punktu widzenia kierowców jak i innych użytkowników: rowerzystów i pieszych. W szczególności elementy bezpieczeństwa należy zaprojektować przez

- określenie celów,
- analizę zakresu rozwiązań, analizę rozwiązań wariantowych, w tym staranna analizę przyjętego systemu i zakresu oznakowania poziomego, pionowego i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- stworzenie pełnego i kompletnego systemu komunikacyjnego na rozpatrywanym obszarze,
- wszechstronne wdrożenie rozwiązań segregacji ruchu dla poszczególnych uczestników ruchu drogowego: kierowców, rowerzystów, pieszych, w tym osób niepełnosprawnych,
- zastosowanie odpowiednich rozwiązań i wyposażenia do zastosowanych prędkości na poszczególnych elementach trasy,
- uwzględnienie dotychczasowych działań, szczególnie władz i społeczności lokalnych w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego,
- jednolite i powszechne zastosowanie wybranych, dobrych i sprawdzonych rozwiązań poprzez przyjęcie do stosowania „Katalogu szczegółów ulicznych” przygotowanego dla tej Trasy i uzgodnionego z Inwestorem,

- wdrożenie standardów i ujęcie wszystkich projektowanych robót szczegółowymi specyfikacjami technicznymi.

5. Roboty ziemne i rekultywacja terenu.

Roboty ziemne obejmują szeroki zakres prac:

- koniecznych do wykonania dla karczowania drzew,
- przebudowy i budowy urządzeń uzbrojenia terenu,
- budowy obiektów inżynierskich,
- budowy rowów melioracyjnych i obwałowań przeciwpowodziowych,
- budowy jezdni i ciągów pieszo-rowerowych,

Na pozostałym terenie w granicach projektowanych linii rozgraniczających przewidziano wykonanie makroniwelacji. W ramach tych prac przewidziano wykonanie następujących robót:

- zdjęcie istniejącego humusu wraz z jego hałdowaniem,
- przemieszczenie gruntu dla wyrównania terenu i zasypania nierówności terenu,
- rozścielenie całości humusu o grubości nie mniejszej niż przed przystąpieniem do robót.

Dla terenu, który znajdzie się pod płytą proj. wiaduktu przewidziano rekultywację z użyciem kłińca wapiennego zamiast humusowania i obsiania trawą.

6. Kanalizacja.

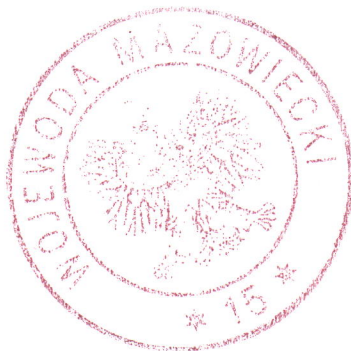
Wody opadowe z odcinka Trasy w całości zostaną odprowadzone poprzez wpusty uliczne do projektowanej kanalizacji deszczowej i po wstępnym podczyszczeniu w głębokich osadnikach i separatorach wprowadzone do kanału ogólnospławnego anińskiego.

Na jezdniach i obiektach węzła „Marsa” (estakady, mostki, tunele i wiadukty) wody opadowe także zostaną odprowadzone poprzez wpusty uliczne do projektowanej kanalizacji deszczowej i po wstępnym podczyszczeniu wprowadzone do istniejącej ogólnie miejskiej kanalizacji deszczowej.

7. Ochrona środowiska

Przewidziano szereg zabezpieczeń związanych z ochroną środowiska.

- a) dla ochrony wód podziemnych i gruntów przewidziano ujęcie wód deszczowych do kanalizacji.
- b) dla ochrony wód powierzchniowych przewidziano podczyszczenie wód deszczowych spływających z jezdni.
- c) dla ochrony przed hałasem przewidziano:
- zastosowanie wyciszającej nawierzchni ulicznej, która będzie wykonana z SMA,
 - budowę skutecznych ekranów akustycznych zlokalizowanych wzdłuż zabudowy mieszkaniowej,
 - posadzenie zieleni: drzew i krzewów,
- d) dla zredukowania zanieczyszczenia powietrza i ograniczenia jego skutków zaplanowano:
- budowę ekranów akustycznych,
 - posadzenie drzew i krzewów na obszarze całego węzła.
- e) dla zminimalizowania użycia nowych materiałów oraz wyeliminowania odpadów i zanieczyszczeń przewidziano:
- zastosowanie frezowania istniejących nawierzchni,
 - wykorzystanie na miejscu wszystkich materiałów z rozbiórek do budowy korpusu drogowego,
 - wykorzystanie na miejscu humusu wraz z dostarczeniem na wskazane miejsce jego nadmiaru.



Z up. WOJEWODY MAZOWIECKIEGO

Piotr Sobucki
Zastępca Dyrektora
Wydziału Środowiska i Rolnictwa