Białystok, 28-12-2018 r.

WOOŚ.4200.2.2017.DK

D E C Y Z J A
o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 i 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.) w związku z art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze oraz art. 82 i art. 85 ust. 1 i ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r., poz. 2081 j.t.) oraz § 2 ust 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71 j.t.) po rozpatrzeniu wniosku Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanego przez Pana Leszka Sekulskiego – Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 2 lipca 2015 r., znak: O.WA.KP-3.WOW.4110.2015.74 w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km ok. 3+600 do km ok. 13+782 węzeł „Zakręt" (bez węzła).

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Planowane przedsięwzięcie polegać będzie na budowie odcinka Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach drogi ekspresowej, na odcinku od km ok. 3+600 do węzła „Zakręt" (bez węzła). Inwestycja przebiega przez jednostki administracyjne powiatu wołomińskiego (Zielonka), m. st. Warszawa (dzielnica Rembertów, dzielnica Wesoła), powiatu mińskiego (Sulejówek).

W ramach planowanej inwestycji przewiduje się: budowę drogi ekspresowej (klasa S) o długości ok. 10 200 km wraz z drogami dojazdowymi i obsługującymi, budowę węzłów drogowych („Rembertów" – na przecięciu z ul. Okuniewską (DW 637) – droga klasy G, zjazd techniczny „Poligon" – na połączeniu z ul. gen. A. Chruściela „Montera" przeznaczony tylko dla potrzeb wojska – droga klasy D), budowę obiektów inżynierskich, budowę bądź przebudowę skrzyżowań, w tym trzech z liniami bądź bocznicami kolejowymi, przebudowę fragmentów istniejącego układu drogowego, budowę urządzeń ochrony środowiska

ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok, tel.: 85 74-06-981 wew.10, 85 74-03-380 wew. 10, fax: 85 74-06-982, biuro.bialystok@rdos.gov.pl, bialystok.rdos.gov.pl

i urządzeń bezpieczeństwa ruchu oraz przebudowę i usunięcie kolizji z istniejącą infrastrukturą techniczną.

Inwestycja zlokalizowana jest w odległości ok. 650 m od najbliższego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Poligon Rembertów PLH140034 w obrębie którego znajduje się rezerwat przyrody „Bagno Jacka". Ponadto inwestycja zlokalizowana jest w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.

Realizacja inwestycji będzie wiązać się z koniecznością wyburzeń zabudowy mieszkaniowej – 5 budynków. Planowana inwestycja znajduje się w obrębie czwartorzędowego GZWP nr 222, sięgającego od Puław po ujściowy odcinek Bugu i dalej na zachód – po Wyszogród oraz w obrębie głównych zbiorników wód podziemnych (GZWP) nr 215 i 215A. Planowana obwodnica po południowej stronie Zielonki przekracza ciek zwany Rowem (Kanałem) Magenta, dopływ rzeki Długiej. Na terenie planowanej inwestycji i w jej bezpośredniej okolicy nie występują obszary ani obiekty wpisane do rejestru zabytków, inwestycja nie przebiega również przez teren pomników historii czy też parków kulturowych. Na przedmiotowym terenie ani w pobliżu nie znajdują się obszary archeologicznej ochrony konserwatorskiej.

2. Istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

1. Zorganizować plac budowy, jego zaplecze i drogi techniczne z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac sukcesywnie prowadzić rekultywację terenu.
2. Zaplecze budowy i miejsca postoju maszyn budowlanych, należy lokalizować na terenach położonych w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną akustycznie.
3. Zaplecze budowy, miejsca składowania materiałów budowlanych, miejsca postoju pojazdów i maszyn lokalizować poza obszarami o wysokim stanie zwierciadła przypowierzchniowych wód podziemnych, obszarami ekosystemów lądowych zależnych od wód, obszarami bliskiego sąsiedztwa ujęć wód, dolinami cieków i obszarami bezpośredniego sąsiedztwa lokalnych cieków.
4. Zaplecze budowy (miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych) oraz bazy magazynowe: zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych; oznakować w zakresie informacji o zagrożeniach panujących w pobliżu i na terenie budowy; ograniczyć możliwość wystąpienia na jego terenie zanieczyszczenia środowiska gruntowo – wodnego poprzez przetrzymywanie substancji podatnych na ługowanie w sposób i miejscach do tego przystosowanych; wyposażyć w sorbenty służące do neutralizacji ewentualnych wycieków płynów eksploatacyjnych oraz w przenośne toalety bądź kontenery sanitarne, które należy sukcesywnie opróżniać.
5. Nawierzchnie placów postojowych dla maszyn, środków transportu, parkingów itp. oraz miejsca tankowania pojazdów uszczelnić.
6. Ewentualne naprawy awaryjne wykonywać na uszczelnionym podłożu zapewniającym wyeliminowanie zanieczyszczenia gruntu i warstw wodonośnych substancjami ropopochodnymi.
7. Zabrania się mycia pojazdów i maszyn na terenie budowy.
8. Prace budowlane w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie wykonywać w porze dziennej (w godzinach od 6:00 do 22:00) za wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej robót.

9. Stosować maszyny budowlane wyposażone w osłony akustyczne, sprawne układy wydechowe oraz sprawne elementy amortyzujące drgania. Jeśli to możliwe, tak zorganizować harmonogram prac budowlanych, aby w pobliżu zabudowań mieszkaniowych nie pracowały jednocześnie urządzenia o dużym poziomie mocy akustycznej.
10. Ograniczać do minimum czas pracy silników spalinowych maszyn i samochodów budowy na biegu jałowym.
11. W przypadku skarg na hałas należy przeprowadzić pomiary kontrolne i na tej podstawie podjąć ewentualne działania zabezpieczające plac robót przed nadmierną emisją hałasu do środowiska.
12. Stosować gotowe mieszanki do podbudowy wytwarzane w wytwórniach poza pasem zajętości inwestycji.
13. Masy bitumiczne transportować wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisje oparów asfaltów.
14. Drogi dojazdowe utrzymywać w stanie ograniczającym pylenie tzn. powinny być one regularnie sprzątane.
15. W przypadku wystąpienia długotrwałego braku opadów atmosferycznych materiały sypkie składowane w pryzmach na placu budowy należy zraszać wodą.
16. Samochody transportujące materiały sypkie (kruszywa) powinny posiadać zabezpieczenia zapobiegające powstawaniu wtórnego pylenia podczas jazdy (zakryte skrzynie ładunkowe).
17. Prace budowlane należy prowadzić pod nadzorem archeologicznym.
18. Prowadzić prawidłową gospodarkę humusem, polegającą na jego oddzieleniu, odrębnym składowaniu, zabezpieczeniu i ponownym wykorzystaniu.
19. Prowadzić właściwą gospodarkę odpadami: gromadzić je selektywnie, czasowo magazynować w wyznaczonym miejscu o uszczelnionym podłożu wyłącznie w obrębie pasa drogowego oraz przekazywać do odzysku lub unieszkodliwiania uprawnionym do tego podmiotom.
20. W przypadku, gdy w trakcie wykonywania wykopów zwierciadło wody gruntowej występować będzie powyżej rzędnej dna wykopu, należy go odwodnić tak, aby prace ziemne realizowane były w suchym wykopie. Na obszarach wrażliwych, gdzie ze względów środowiskowych niewskazane byłoby odwadnianie wykopów, należy zastosować technologię budowy i przebudowy sieci w wykopie nieodwodnionym (np. przewiert, w niskich temperaturach w okresie zimowym); nieodprowadzanie zanieczyszczonych wód z odwodnień budowlanych do wód powierzchniowych; kontrolowanie poziomu wody na obszarach podmokłych w przypadku prowadzonych odwodnień mogących objąć takie obszary swoim zasięgiem.
21. Utrzymanie stosunków hydrologicznych dla zachowania m.in. torfowisk i bagien na terenie Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu.
22. Ograniczenie zaburzeń przepływu i warunków hydrologicznych oraz zanieczyszczenia wód powierzchniowych (w zakresie zawiesin, metali ciężkich, chlorków, substancji biogennych i organicznych) wynikających ze spływów opadowych z powierzchni dróg i obiektów towarzyszących poprzez zastosowanie i utrzymanie zbiorników retencyjnych i innych elementów systemu odwodnienia spłaszczających falę deszczu nawalnego.
23. Wody opadowe z jezdni odprowadzać za pomocą rowów drogowych i kanalizacji deszczowej do zbiorników retencyjnych, a następnie do odbiorników naturalnych oraz istniejących i planowanych odcinków kanalizacji deszczowej.

24. W rejonie ujęć wody pitnej zapewnić szczelne systemy odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza te obszary, nie należy stosować infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.
25. Wody opadowe pochodzące z nawierzchni drogi przed ich odprowadzeniem do odbiorników podczyszczać w urządzeniach podczyszczających.
26. Prowadzić systematyczny nadzór i konserwację urządzeń służących do odwadniania drogi i oczyszczania wód opadowych.
27. W obszarze przeznaczonym do przemieszczania się zwierząt nie lokalizować otwartych rowów o nachyleniu większym niż 1:2,5. Wszystkie rowy na szerokości ograniczonej wygrodzeniem powinny być albo skanalizowane albo mieć zachowane ww. nachylenie i być umocnione przy pomocy darniny.
28. W przypadku konieczności ingerencji w mrowisko mrówki rudnicy, przenieść je na stanowisko zastępcze wskazane przez nadzór przyrodniczy w porozumieniu z Nadleśnictwem Drewnica.
29. Na etapie realizacji inwestycji unikać umieszczania jakichkolwiek sztucznych schronień dla nietoperzy (puste cegły, rury cementowe) na obiektach drogowych.
30. Przy likwidacji fragmentu stanowiska płazów nr 9 zlokalizowanego przy przebudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 637 (ul. Okuniewska) należy spełnić następujące warunki:
    - prace ziemne związane z częściowym zasypaniem stanowiska wykonać poza okresem godów i obecności w nich larw płazów, tj. poza okresem 01 marca - 31 sierpnia. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się możliwość likwidacji zbiornika w tym okresie po uprzednim stwierdzeniu braku płazów i ich larw,
    - przed rozpoczęciem prac zamontować ściankę szczelną rozdzielającą część stanowiska przeznaczoną do zniszczenia od części przeznaczonej do zachowania,
    - podczas prowadzenia robót, część stanowiska przewidzianą do zniszczenia ogrodzić szczelną siatką o wysokości ok. 50 cm, wkopaną w ziemię na 10 cm i z ponad 10 cm przewieszką skierowaną w taki sposób, aby zwierzęta nie mogły dostać się w to miejsce,
    - płazy znajdujące się w części przeznaczonej do zniszczenia schwytać za pomocą specjalistycznych sieci i czerpaków, umieścić w pojemnikach z perforowanym dnem
      i natychmiast przenieść do miejsca docelowego,
    - po obniżeniu lustra wody dokonać penetracji dna i odłowienia zwierząt przez nadzór przyrodniczy,
    - zasypać osuszoną niszę zbiornika bezpośrednio po odłowieniu, małym, jednostronnym frontem roboczym, przy obecności herpetologa na przedpolu zasypywanego obszaru,
    - podczas zasypywania umożliwić samodzielną ucieczkę zwierzętom, które jeszcze ewentualnie pozostały,
    - wszelkie prace związane z częściową likwidacją stanowiska prowadzić pod stałym nadzorem specjalisty herpetologa.
31. Wycinkę drzew i krzewów, a także zdejmowanie humusu prowadzić w okresie od 15 sierpnia do końca lutego. Dopuszczalne jest prowadzenie wycinki i zdejmowanie humusu w okresie lęgowym ptaków, jednak wyłącznie w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach, po wykonaniu przez nadzór przyrodniczy ekspertyzy ornitologicznej bezpośrednio wyprzedzającej fazę realizacji, której wyniki stwierdzą brak stanowisk lęgowych ptaków w obrębie usuwanych drzew i krzewów oraz zdejmowanego humusu.
32. Drzewa i krzewy znajdujące się w pobliżu prac, a nie przeznaczone do usunięcia,

zabezpieczyć przez ewentualnymi zniszczeniami i uszkodzeniami mechanicznymi poprzez np. stosowanie osłon na pniach. Prace w bliskim sąsiedztwie drzew (powierzchnia co najmniej w rzucie korony drzewa) i krzewów prowadzić ręcznie, tak aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. Podstawy pni oraz nabiegi korzeniowe osłonić przed ewentualnymi uszkodzeniami mechanicznymi. W strefie ochronnej drzew (powierzchnia co najmniej rzutu korony drzewa) zakazuje się składowania materiałów budowlanych oraz ruchu pojazdów.

33. Zabezpieczyć, przy pomocy taśmy lub siatki, płaty starodrzewu od strony prowadzonych prac budowlanych w celu zabezpieczenia przed przypadkowym zniszczeniem w km ok. 5+300 – 5+550 (strona lewa i prawa) i 9+700 – 10+050 (strona lewa).
34. Plac budowy na odcinkach ok. km 7+350 - 8+100 (strona lewa) i ok. km 7+350 - 7+800 (strona prawa) przebiegających w pobliżu płatów siedlisk olsowych oznaczyć poprzez montaż wzdłuż jego granic taśmy o jaskrawej barwie, z tworzywa sztucznego o wysokości min. 1,5 m. Zapobiegnie to wykraczaniu pracowników i sprzętu budowlanego poza obręb placu robót.
35. Z lokalizacji zaplecza budowy i baz materiałowo-sprzętowych wykluczyć odcinki w ok. km:
    - 5+300 - 8+500 - ze względu na znajdujące się w rejonie granic przedsięwzięcia obszary cenne przyrodniczo (Bagno Kozie) oraz gęstą sieć rowów melioracyjnych,
    - 9+000 - 11+700 poza liniami rozgraniczającymi drogi.
36. Zastosować dwustronne wygrodzenie całego pasa drogowego (zarówno trasa główna, łącznice węzłów, jak i zjazdy z drogi).
37. Płazy odnalezione na placu budowy niezwłocznie przenieść w pobliskie siedliska o optymalnych warunkach siedliskowych pod nadzorem herpetologa.
38. Prace budowlane w obrębie koryt cieków/rowów wykonać poza okresem rozrodczym płazów tj. poza okresem 01 marca – 31 sierpnia.

3. Wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej:

1. Wody opadowe i roztopowe pochodzące z drogi ująć w zamknięty system kanalizacji deszczowej w następujących miejscach:
   - przy wysokości skarpy nasypu powyżej 3,5 m;
   - gdy pochylenie podłużne drogi jest większe niż 4%;
   - gdy jezdnia ma szerokość większą niż 7,0 m i pochylenie podłużne jest większe niż 2%;
   - w innych uzasadnionych przypadkach, szczególnie na przebiegu planowanej drogi ekspresowej S-17 przez poligon wojskowy.
2. Rowy drogowe należy uszczelnić za pomocą mat bentonitowych na odcinku: od km ok. 7+300 do km ok. 13+782.
3. Zastosować szczelne systemy odprowadzania wód opadowych i roztopowych na odcinkach drogi przecinających udokumentowane obszary spływu wód do ujęć wód podziemnych (ujęcia komunalne w Sulejówku i Wesołej oraz ujęcie przyszpitalne w Wesołej), uwzględniając takie rozwiązania również dla ujęcia wody w Wesołej nr 15 i ujęć nr 21, 22 i 23 w Starej Miłosnej, a także na odcinkach drogi przecinających obszary bezpośredniego dopływu płytkich wód podziemnych do obszarów występowania siedlisk i gatunków od wód zależnych.
4. Zastosować rozwiązania techniczne zapewniające maksymalne możliwe ograniczenie zanieczyszczeń w wodach opadowych i roztopowych z odwodnienia drogi (w tym

w zakresie chlorków i metali ciężkich) przed ich wprowadzeniem do ziemi (np.: odprowadzenie systemem szczelnym do stawów odparowujących poprzez system separatorów i osadników, stosowanie stawów dwukomorowych tj. stawu odparowującego z osadnikiem i stawu infiltracyjnego, stosowanie zbiorników retencyjnych, stosowanie mat bentonitowych w rowach drogowych); w miarę możliwości technicznych odprowadzać wody opadowe i roztopowe, które mogłyby zawierać nadmierną ilość chlorków lub metali ciężkich poza obszary występowania gleb piaszczystych o słabej odporności na zanieczyszczenia komunikacyjne.

5. Zastosować zasyfonowane odpływy bądź separatory (na odprowadzeniu do cieków i rowów melioracyjnych) oraz zastosować kraty rzadkie i zastawki ręczne na wlotach do zespołu odpływowego, w celu ochrony odbiorników przed zanieczyszczeniem spływającym z pasa drogowego w wyniku awarii.
6. W przypadku budowy obiektów inżynierskich wymagających głębokiego fundamentowania, w wyniku którego zostaną przerwane warstwy rozdzielające pierwszy i głębszy poziom wodonośny, zastosować w posadawianych palach rur osłonowych z uszczelnieniem zapobiegającym mieszaniu się wód obu poziomów; prace związane z odwodnieniami budowlanymi realizować pod nadzorem hydrogeologa lub geotechnika, kontrolującego poziom położenia zwierciadła wody.
7. Zrealizować nasadzenia roślin wysokich i niskich, odpornych na działania zanieczyszczeń komunikacyjnych, a służących na dodatkowym zabezpieczeniu i absorbcji powstających zanieczyszczeń powietrza (projekt nasadzeń przygotować na etapie ponownej oceny).
8. Zrealizować ekrany akustyczne zgodnie z poniższą tabelą:

Numer ekranu	Od (km ok.)	Do (km ok.)	Strona	Długość (m)	Wysokość (m)
E_5	4+610	4+940	L	323,0	3,5
E_6	4+610	4+890	P	270,0	3,0
	4+890	5+120		232,0	2,5
E_19	13+225	13+560	P	365,0	2,5
	13+560	13+782		217,0	7,0
E_20	13+570	13+775	L	218,0	3,5
E_21	9+995	11+150	P	1161,0	2,5
E_22	10+570	10+880	L	302,0	2,5
E_23	11+590	11+910	L	328,0	4,0

Stosować ekrany akustyczne przezierne wyposażone w zatopione poziome czarne włókna szerokości nie mniejszej niż 2 mm rozmieszczone co 28 mm lub rozwiązania równoważne np. ekrany wyposażone w poziome czarne pasy o szerokości nie mniejszej niż 2 mm rozmieszczone co 28 mm w technologii sitodruku na wypełnieniach przezroczystych.

9. Zrealizować zbiorniki retencyjne zgodnie z poniższą tabelą:

km drogi	podziemne	retencyjne	poj. użytkowa (m^3)	pow. zlewni (ha)
4+236	-	ZB-7	240	0,79
4+311	-	ZB-8	243	0,79
5+003	-	ZB-9	764	2,30
5+041	ZB-10	-	700	2,30
7+225	-	ZB-11	352	1,22
7+220	-	ZB-12	352	1,22
8+273	-	ZB-13	337	1,07

8+430	-	ZB-14	337	1,08
9+098	-	ZB-15	360	1,20
9+031	-	ZB-16	360	1,21
9+192	-	ZB-17	370	1,20
9+178	-	ZB-18	360	1,21
10+691	-	ZB-19	420	1,30
11+403	-	ZB-20	915	0,79
11+408	-	ZB-21	915	0,79
13+448	-	ZB-22	350	2,16
13+502	-	ZB-23	350	2,16

Wszystkie zbiorniki retencyjne wykonać jako szczelne i wyposażyć w zasyfonowane wyloty. Nie lokalizować zbiorników retencyjnych otwartych w świetle obiektów mogących pełnić funkcje przejść dla zwierząt, a także w odległości mniejszej niż 70 m od zewnętrznych krawędzi przejść. Powyższe nie dotyczy zbiorników podziemnych. Zbiorniki retencyjne wygrodzić z każdej strony siatką o wielkości oczek 15x15 cm, wysokości min. 2,4 m nad poziomem gruntu, wkopaną na głębokość min. 30 cm w ziemię, na której zamontowana zostanie siatka dogęszczająca o oczkach 0,5x0,5 cm, wysokości min. 50 cm ponad poziom gruntu, wkopana na głębokość 30 cm w ziemię.

10. Wykonać przejścia dla zwierząt:

Lp.	Nr przejścia	Kilometraż około [km]	Typ przejścia	Wymiary (wymiary w świetle obiektu/ przęsła)			
				wysokość [m]	szerokość [m]	długość [m]	półki [m]
1	PZM-2	3+640	samodzielne przejście dolne - średnie	3,5	10	50	-
2	PZD-2	5+645	samodzielne przejście górne - duże	-	50	-	-
3	PZM-3	5+945	dolne przejście zespolone z rowami - małe	min. 1,5 m nad półką	min. 2 m + obustronne półki o szerokości 1 m każda	50	2 x 1 m
4	PZM-4	6+021					
5	PZM-5	6+133					
6	PZM-6	6+224					
7	PZM-7	6+320					
8	PZM-8	6+895					
9	PZM-9	6+993					
10	PZM-10	7+079					
11	PZŚ-1	7+265	samodzielne przejście dolne - średnie	3,5	10	50	-
12	PZM-11	7+680	samodzielne przejście dolne - małe	1,5	3,5	50	-
13	WS-5 + PZD-3	8+096	przejście dolne zespolone w ramach wiaduktu nad wojskową	8*	28*	42	-

			bocznicą kolejową* - duże				
14	WS-6 + PZD-4	8+919	przejście dolne zespolone w ramach wiaduktu nad ul. Okuniewską i linią kolejową nr 2. Obiekt pięcioprzęsłowy. Podano wymiary przęsła przeznaczonego tylko dla zwierząt położonego po południowej stronie linii kolejowej - duże	8**	22**	50	-
15	PZD-5	11+500	samodzielne przejście górne - duże	-	35	-	-
16	PZŚ-2	12+898	samodzielne przejście dolne - średnie	3,5	10	60	

* Obiekt dwuprzęsłowy. Podano wymiary przęsła przeznaczonego tylko dla zwierząt. Drugie przęsło o takich samych parametrach przeprowadza tory kolejowe. Ze względu na sporadyczne wykorzystywanie torów w pełni możliwe będzie wykorzystywanie również tego przęsła przez zwierzęta.

** Obiekt pięcioprzęsłowy. Podano wymiary przęsła przeznaczonego tylko dla zwierząt położonego po południowej stronie linii kolejowej.

11. Zagospodarować przejścia górne dla zwierząt wg następujących zaleceń:
    - powierzchnie przejść górnych oraz powierzchnie nasypów najść do przejścia zaprojektować nachylone pod kątem nieprzekraczającym 15 %,
    - utworzyć na powierzchni przejść warstwę gruntu o miąższości min. 1,0 m, w tym co najmniej 0,3 m gleby urodzajnej o dużej zawartości próchnicy oraz zapewnić odpowiednie warunki siedliskowe, tak żeby możliwe było ukształtowanie odpowiedniej pokrywy roślinnej,
    - obiekty wyposażyć w ekrany przeciwolśnieniowe o wysokości minimalnej 2,2 m. Ekrany zlokalizować wzdłuż zewnętrznych krawędzi przejścia oraz nasypów najść. Minimalny odcinek drogi wyposażony w ekrany to 50 m od zewnętrznych krawędzi przejścia - w każdym kierunku. Wzdłuż ekranów należy stworzyć pasy roślinności osłaniające ekrany (pnącza lub pasy krzewów),
    - ogrodzenia naprowadzające szczelnie połączyć z ekranami przeciwolśnieniowymi oraz poprowadzić bez ostrych załamań,
    - powierzchnię przejść zagospodarować przy pomocy roślinności. Charakter i strukturę projektowanych nasadzeń dostosować do występujących w otoczeniu warunków siedliskowych, z uwzględnieniem w doborze gatunkowym roślinności potencjalnej i rzeczywistej,
    - utworzyć na powierzchni przejść trawiastą pokrywę roślinną poprzez wysiew mieszanki traw i roślin motylkowych,
    - stworzyć mikrosiedliska dla mniejszych zwierząt w postaci skupisk roślinności, grup głazów i/lub karp korzeniowych oraz kłód drewna,
    - zlokalizować liniowe struktury zabezpieczające powierzchnie przejść przed dostępem ludzi (zwłaszcza pojazdów): głazy, karpy korzeniowe, kłody drewna, nasadzenia krzewów (np. ciernistych),
    - w najbliższym otoczeniu przejść, po ok. 50 m w każdą stronę, nie lokalizować naziemnych obiektów związanych z siecią odwodnienia drogi oraz inną infrastrukturą.
12. Zagospodarować przejścia samodzielne dolne dla średnich zwierząt oraz przejścia zespolone dla dużych zwierząt wg następujących zaleceń:

- ogrodzenie drogi (ogrodzenia naprowadzające) szczelnie połączyć ze ścianami przyczółków,
- obiekty wyposażyć w ekrany przeciwolśnieniowe o wysokości minimalnej 2,2 m. Ekrany zlokalizować na obiekcie oraz na odcinku po min. 50 m w każdą stronę od krawędzi obiektu. Ekrany przeciwolśnieniowe zastosować również na wiaduktach nad linią kolejową nr 21 i ul. Kolejową w ciągu WOW i DW 634, które nie są oznaczone jako przejścia dla zwierząt, ale będą przez nie wykorzystywane jako miejsce migracji,
- powierzchnię przejść w miejscach, gdzie warunki świetlne pozwalają na rozwój roślinności, pokryć gruntem z dużym udziałem próchnicy pozwalającym na rozwój roślinności,
- powierzchnię przejść w miejscach bez dostępu światła słonecznego (bez możliwości rozwoju roślinności) pokryć rodzimym piaszczystym gruntem mineralnym,
- w otoczeniu przejść wprowadzić nasadzenia roślin w postaci pasów naprowadzających oraz z uwzględnieniem grup drzew i krzewów o strukturze i składzie gatunkowym zbliżonym do zbiorowisk roślinnych występujących w otoczeniu przejścia,
- na powierzchni przejścia (zwłaszcza w miejscach bez pokrywy roślinnej) stworzyć mikrosiedliska dla mniejszych zwierząt w postaci grup głazów, karp korzeniowych oraz kłód drewna,
- stworzyć liniowe struktury zabezpieczające powierzchnię przejścia przed dostępem ludzi (zwłaszcza pojazdów): głazy, karpy korzeniowe, kłody drewna, nasadzenia krzewów (np. ciernistych),
- w najbliższym otoczeniu przejść, po ok. 50 m w każdą stronę, nie lokalizować naziemnych obiektów związanych z siecią odwodnienia drogi oraz inną infrastrukturą,
- wszystkie elementy obiektu (m.in.: deski gzymsowe, balustrady przy schodach i gzymsach) mają posiadać stonowaną kolorystykę (szarości, zielenie, brązy),
- należy tak wysokościowo posadowić powierzchnię przejścia względem terenu przyległego, aby w obrębie tych obiektów nie stagnowała woda i nie zalegała pokrywa śnieżno-lodowa w okresie wiosennym,
- zastosować urządzenia dylatacyjne na obiektach stanowiących przejście dla zwierząt, które nie będą powodować dodatkowych efektów dźwiękowych,
- w przypadku przejść zespolonych, w razie konieczności lokalizowania jakichkolwiek dróg na powierzchni terenu przeznaczonego dla zwierząt, muszą one posiadać nawierzchnię gruntową, ewentualnie umocnioną kruszywem naturalnym lub łamanym.

13. Zagospodarować przejścia samodzielne dla małych zwierząt suche oraz zespolone z rowami wg następujących zaleceń:
    - ogrodzenia naprowadzające szczelnie połączyć z czołem przepustu,
    - w strefie bezpośredniego sąsiedztwa przejścia o odpowiednim usłonecznieniu, utworzyć warunki glebowe umożliwiające rozwój roślinności,
    - powierzchnię przejścia w strefie bez możliwości rozwoju roślinności pokryć rodzimym piaszczystym gruntem mineralnym o miąższości zapewniającej szczelne i trwałe pokrycie (min. 10 cm),

- należy tak wysokościowo posadowić powierzchnię przejścia względem terenu przyległego, aby w obrębie tych obiektów nie stagnowała woda i nie zalegała pokrywa śnieżno-lodowa w okresie wiosennym,
- w strefie bezpośredniego sąsiedztwa przejścia wprowadzić nasadzenia roślinności osłonowo-naprowadzającej, której skład i struktura powinny być zbliżone do zbiorowisk roślinnych występujących w otoczeniu przejścia,
- nie dopuszczać do nadmiernego wzrostu roślinności w rejonie ogrodzeń dla płazów, umożliwiającej płazom przechodzenie nad ogrodzeniem - dlatego też koszenie roślinności w rejonie płotków należy wykonywać systematycznie,
- przepusty zespolone z rowami wyposażyć w obustronne suche półki zlokalizowane w sposób jak najbardziej zbliżony do poziomu otaczającego terenu, o minimalnej szerokości 1 m,
- wysokość od powierzchni półek do spodu konstrukcji (światło pionowe) ma wynosić min. 1,5 m,
- powierzchnie półek pokryć gruntem rodzimym (lub o podobnych parametrach). W przypadku konieczności umocnienia powierzchni półek należy używać geosyntetyków. Nie należy stosować kruszyw łamanych oraz naturalnych gruboziarnistych,
- zakończenia półek płynnie połączyć z terenem otaczającym przejście oraz prowadzić bez gwałtownych załamań (w pionie i poziomie) umożliwiając swobodne przechodzenie zwierząt,
- skanalizować ujściowe odcinki otwartych rowów lub zastosować szczelne przykrycia. Półki muszą bezkolizyjnie przeprowadzić zwierzęta przez ewentualne koryta rowów uchodzących do cieku zlokalizowanego w przejściu.

14. W rejonie przejść dla zwierząt zastosować połączone szczelnie z czołem przepustu płotki naprowadzające betonowe lub z prefabrykatów wysokości min. 50 cm w obie strony od krawędzi przejść z uwzględnieniem projektowanych przejść dla zwierząt, w sposób nie zagradzający przemieszczaniu się zwierząt przy przejściach (z przerwą i dowiązaniem się do przejścia) w ok. km: 3+600 ÷ 3+750, 5+845 ÷ 6+420, 6+750 ÷ 8+040.
15. W przypadku przejazdów gospodarczych znajdujących się w ok. km 9+140 i 12+640, dla zwiększenia funkcjonalności obiektów pod względem możliwości wykorzystania ich przez małe zwierzęta, należy pozostawić wzdłuż dróg przechodzących pod obiektami gruntowe pasy terenu o szerokości 1 m (po obu stronach drogi).
16. Dla samodzielnych przejść górnych PZD-2 i PZD-5 wprowadzić gęste, rzędowe nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 100 m, po 50 m w każdą stronę od osi obiektu), łączących się z nasadzeniami wzdłuż ekranów przeciwolśnieniowych zlokalizowanych na najściach i na powierzchni obiektu.
17. Dla samodzielnych przejść dolnych dla średnich zwierząt PZM-2, PZŚ-1, PZŚ-2 wprowadzić gęste rzędowe nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 100 m, po 50 m w każdą stronę od osi obiektu) łączących się z czołem przejść dolnych.
18. Dla przejść zespolonych dolnych dla dużych zwierząt wprowadzić:
    - w przypadku przejścia WS-5 + PZD-3 gęste rzędowe nasadzenia drzew i krzewów wzdłuż ogrodzeń (na długości 50 m po stronie po której przejście nie graniczy z przęsłami i ciągami komunikacyjnymi) łączących się z czołem przejść dolnych,
    - w przypadku przejścia WS-6 + PZD-4 gęste rzędowe nasadzenia drzew i krzewów od strony przęsła i ciągami komunikacyjnymi prowadzone od obiektu do granicy pasa drogowego pełniące funkcję separacyjną.

19. W przypadku konieczności zlokalizowania w otoczeniu przejść dla zwierząt równoległej drogi serwisowej/dojazdowej/gospodarczej o natężeniu ruchu <500 pojazdów na dobę należy:
- poprowadzić drogę w poziomie terenu,
- zastosować nawierzchnię gruntową,
- nie stosować otwartych rowów lub stosować rowy wypłaszczone (nachylenie max. 1:2,5),
- zastosować organicznie prędkości (max. 50 km/h).

20. W przypadku konieczności zlokalizowania oświetlenia w rejonie przejść dla zwierząt PZD-3 i PZD-4 oświetlenie wykonać z uwzględnieniem następujących zaleceń:
    - zmniejszyć moc skrajnych latarń,
    - zmniejszyć wysokość latarń,
    - zastosować oprawy i osłony ograniczające rozsył światła w innych kierunkach,
    - w razie możliwości technicznych latarnie zlokalizować w pasie rozdziału jezdni,
    - unikać lamp o zamkniętym obwodzie światła.
21. Ogrodzenie uniemożliwiające wtargnięcie na drogę płazów wyposażyć w przewieszkę na zewnątrz od pasa drogowego o szerokości minimum 10 cm, końcowy odcinek ogrodzenia zakończyć w kształcie litery U.
22. Skarpy w dolnej części przebudowywanych rowów melioracyjnych umocnić drobnowymiarowymi walcami, skrzynkami siatkowymi lub też geokratą komórkową z wypełnieniem żwirem. Wszelkie prace związane z regulacją rowów melioracyjnych wykonać pod stałym nadzorem przyrodniczym.
23. W przypadku prac związanych z realizacją wykopów i wymianą gruntów w rejonie uwodnionych obszarów cennych przyrodniczo (znajdujących się na odcinku od km ok. 7+350 do km ok. 8+100) zastosować ścianki szczelne. Na obszarach wrażliwych, gdzie ze względów środowiskowych niewskazane byłoby odwadnianie wykopów zastosować technologię budowy i przebudowy sieci w wykopie nieodwodnionym (np. przewiert, w niskich temperaturach w okresie zimowym) od km ok. 7+350 do km ok. 8+100 rejon opisany jako „Bagno Kozie". Szczegółowy zakres i sposób prac związanych z realizacją wykopów i wymianą gruntów uzgodnić w formie pisemnej z nadzorem przyrodniczym i prowadzić przy jego stałej obecności.
24. Tymczasowe ogrodzenia ochronne dla płazów zamontować przed rozpoczęciem budowy, z materiałów takich jak np.: siatka metalowa lub polimerowa o oczkach min. 0,5 x 0,5 cm, folia lub panele z tworzyw sztucznych. Tymczasowe ogrodzenia wykonać:
    - na odcinku ok. km 5+850 - 8+600,
    - w rejonie stanowiska płazów nr 9 wzdłuż przebudowywanego odcinka ul. Okuniewskiej (DW 637) po stronie zachodniej węzła „Rembertów" (odcinek nie posiada kilometrażu projektowanego),
    - w rejonie Bagna Jacka wzdłuż przebudowywanego odcinka ul. Okuniewskiej (DW 637) po stronie wschodniej węzła „Rembertów" (odcinek nie posiada kilometrażu projektowanego).

    Szczegółowy zakres lokalizacji i prac związanych z umiejscowieniem płotków uzgodnić z nadzorem przyrodniczym i prowadzić przy jego stałej obecności. Ogrodzenie tymczasowe powinno mieć wysokość min. 50 cm nad poziom gruntu, być wkopane na min. 10 cm w ziemię, posiadać stały naciąg, być wyposażone w przewieszkę na zewnątrz od pasa drogowego o szerokości minimum 10 cm oraz posiadać U-kształtne zakończenie.

25. Wykonać nasadzenia zastępcze w postaci gatunków rodzimych charakterystycznych dla przecinanych siedlisk na końcowym odcinku drogi w rejonie węzła „Zakręt” od km ok. 13+500 do końca odcinka oraz w obrębie łącznic węzła „Rembertów” (w przypadku konieczności wycinki drzewostanu wynikającej z konieczności realizacji prac budowlanych lub z samej oceny jakości drzewostanu). Kształtowana zieleń powinna składać się z zieleni niskiej (rośliny sięgające do 40 cm), zieleni średniej (drzewa i krzewy o wysokości w zakresie 0,4 - 4,0 m) oraz zieleni wysokiej (drzewa i krzewy powyżej 4 m). Niedopuszczalne jest stosowanie gatunków obcego pochodzenia.
26. Węzeł Rembertów w km 3+600 wykonać w kształcie trąbki z jednym rondem na łączniku z DW 637.
27. Wygrodzenie drogi wykonać w postaci siatki stalowej wysokości min. 2,4 m ponad powierzchnię ziemi, o wielkości oczek 15x15 cm, wkopanej na głębokość min. 30 cm w ziemię. Wygrodzenie główne wyposażyć w siatkę dogęszczającą o oczkach 0,5x0,5 cm, wysokości min. 50 cm ponad poziom gruntu, wkopaną na głębokość 30 cm w ziemię.

II. Wymogi w zakresie przeciwdziałania skutkom awarii przemysłowych w odniesieniu do przedsięwzięć zaliczanych do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii.

Przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych w rozumieniu rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych, decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz.U. z 2016 r., poz.138).

III. Wymogi w zakresie ograniczania transgranicznego oddziaływania na środowisko w odniesieniu do przedsięwzięć, dla których przeprowadzono postępowanie dotyczące transgranicznego oddziaływania na środowisko.

Przedsięwzięcie nie będzie oddziaływało transgranicznie na środowisko ze względu na znaczną odległość od granic państwa i lokalny zasięg oddziaływania.

IV. Stwierdzam konieczność zapobiegania, ograniczania oraz monitorowania oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko poprzez:

1. Obowiązek zapobiegania i ograniczania oddziaływania należy zrealizować poprzez zastosowanie rozwiązań chroniących środowisko, określonych w niniejszej decyzji.
2. Prowadzić stały monitoring w zakresie gospodarki ściekowej polegający na okresowych kontrolach stanu sprawności urządzeń służących do podczyszczania i odprowadzania wód opadowych i roztopowych, w tym w zakresie zawartości w odprowadzanych wodach opadowych i roztopowych następujących zanieczyszczeń: zawiesiny ogólnej i węglowodorów ropopochodnych, a w przypadku zrzutów do rzek stanowiących jednolite części wód powierzchniowych również w zakresie chlorków i metali ciężkich.
3. W przypadku bezpośredniego zrzutu wód opadowych i roztopowych z odwodnienia drogi do wód powierzchniowych, należy zapewnić prowadzenie badań wód odbiornika w zakresie zanieczyszczeń fizykochemicznych zawartych we

wprowadzanych ściekach, jeżeli JCWP nie była objęta badaniami w ramach Państwowego Monitoringu Środowiska w okresie 3 lat poprzedzających wydanie pozwolenia wodnoprawnego na korzystanie z wód.
Minimalny zakres w jakim powyższy wymóg powinien zostać spełniony to przeprowadzenie pomiarów w okresie 12 miesięcy od dnia oddania drogi do użytkowania. Pomiary wykonywane powinny być w przekroju planowanego wprowadzania ścieków, z częstotliwością:
- dla zrzutu poniżej 100 m^3/d - 2 razy w odstępach sześciomiesięcznych;
- dla zrzutu powyżej 100 m^3/d - 6 razy w odstępach dwumiesięcznych.

4. Ze względu na ochronę obszarów występowania siedlisk i gatunków od wód zależnych, należy zapewnić prowadzenie ciągłego monitoringu jakości wód podziemnych w newralgicznych punktach przebiegu trasy w celu szybkiego podjęcia działań wykluczających przedostawanie się zanieczyszczeń do wód podziemnych zasilających te obszary.
5. Ze względu na ochronę wód podziemnych wykorzystywanych do zaopatrzenia ludności w wodę do spożycia, w związku z występowaniem GZWP nr 222 na obszarze inwestycji, należy na etapie eksploatacji przedsięwzięcia zapewnić prowadzenie ciągłego monitoringu jakości wód podziemnych w newralgicznych punktach przebiegu trasy, w szczególności w udokumentowanych obszarach spływu wód do ujęć wód podziemnych. Prowadzić monitoring jakości wód w rejonie ujęcia przy ul 1-go Pułku Praskiego (ujęcie nr 8) i szpitala neurologicznego (ujęcie nr 12) – kontrolę jakości wód podziemnych raz na rok w zakresie podstawowych składników wód podziemnych oraz wskaźników typowych dla zanieczyszczeń drogowych – chlorki i związki ropopochodne. Zalecane jest założenie 2 – 3 piezometrów kontrolujących pierwszy i użytkowy poziom wodonośny. Lokalizacja punktów powinna być dostosowana do ostatecznego projektu drogi, w zależności od wyboru rozwiązań technicznych (istotna jest zwłaszcza konstrukcja i lokalizacja systemów odprowadzenia wód opadowych i roztopowych z drogi), prowadzić monitoring w porozumieniu z użytkownikiem ujęcia.
6. Wyniki monitoringu należy przedstawiać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz właścicielom ujęć wód.
7. Zabezpieczyć i kontrolować wykopy, elementy urządzeń podczyszczających wody opadowe (m.in. separatory, osadniki) oraz studzienki podczas prowadzonych prac budowlanych, aby nie stanowiły pułapki dla zwierząt, w szczególności dla płazów. Przed likwidacją wykopów upewnić się, czy nie wpadły do nich zwierzęta.
8. Wszelkie prace związane z realizacją przedsięwzięcia, prowadzić pod stałym nadzorem przyrodniczym, którego zadaniem będzie kontrola wpływu prowadzonych prac budowlanych na występujące w obszarze planowanej inwestycji, jak i na terenach bezpośrednio z nią sąsiadujących, gatunki fauny i flory oraz stwierdzone siedliska przyrodnicze. Dodatkową rolą nadzoru jest zapobieganie stratom (np. poprzez ewakuację zwierząt z zasięgu prac budowlanych, przenoszenie ewentualnie pojawiających się gatunków chronionych w pasie robót). Nadzór przyrodniczy ma być prowadzony przez specjalistę przyrodnika (lub zespół przyrodników), posiadającego doświadczenie w pracach terenowych i rozpoznawaniu fauny i flory, zwłaszcza w zakresie botaniki, herpetologii, teriologii, entomologii i ichtiologii. W przypadku zaistnienia możliwości naruszenia zakazów określonych w ustawie o ochronie przyrody, wystąpić o stosowne decyzje/zezwolenia.
9. Stały nadzór przyrodniczy w szczególności powinien:
   - kontrolować plac budowy pod kątem ewentualnego wystąpienia zagrożenia dla zwierząt i podejmowanie decyzji o ewentualnych działaniach zaradczych,

- w stosunku do herpetofauny w przypadku stwierdzenia lokalizacji, w których płazy wchodzą na teren prowadzonych prac, nadzór przyrodniczy ma na bieżąco podejmować decyzje o zastosowaniu dodatkowych wygrodzeń tymczasowych lub przenoszeniu osobników poza plac budowy,
- dokonywać obserwacji i kontroli rowów, wykopów, zbiorników w zakresie obecności / zasiedlania ich przez herpetofaunę,
- dokonywać kontroli zasypywanych zbiorników wodnych, oczek oraz lokalnych zagłębień terenu pod kątem występowania herpetofauny,
- odławiać zwierzęta z zasypywanych zbiorników i wypuszczać je w innym siedlisku, w którym występują w sposób naturalny,
- kontrolować i zabezpieczać wykopy oraz studzienki przed możliwością uwięzienia w nich zwierząt,
- dokonywać kontroli właściwego montażu ogrodzeń uniemożliwiających płazom wejście na jezdnię i na teren budowy, ocenę zabezpieczenia miejsc potencjalnie niebezpiecznych dla zwierząt, takich jak studzienki, głębokie wykopy itp.

10. Podczas realizacji budowy, w celu zapewnienia właściwego montażu ogrodzeń, dokonywać ich bieżących kontroli, określając błędy czynione podczas montażu oraz wskazując sposób ich uniknięcia/naprawy. Kontrole powinny odbywać się minimum dwa razy w tygodniu w okresie montażu. W przypadku, gdy montaż zabezpieczeń odbywa się w sezonie wzmożonej migracji płazów (15 marzec – 15 maj oraz 15 wrzesień – 30 październik), kontrole należy przeprowadzać co 2 dni.
11. W ramach monitoringu przyrodniczego prowadzonego podczas realizacji budowy przez nadzór przyrodniczy należy przedkładać Zamawiającemu comiesięczne sprawozdania w formie raportów zawierających informacje o podjętych działaniach w danym miesiącu, opis stanu środowiska ze szczególnym uwzględnieniem miejsc cennych przyrodniczo, wskazania do niezbędnych do podjęcia działań ochronnych oraz w kolejnym raporcie odniesienie się do sposobu realizacji działań wskazanych w raporcie poprzednim.
12. Prowadzić monitoring porealizacyjny skuteczności funkcjonowania przejść dla zwierząt przez pierwsze 3 lata po oddaniu drogi do użytkowania i objąć nim następujące przejścia dla zwierząt:
    - przejścia duże: PZD-2, PZD-3, PZD-5
    - przejścia średnie: PZM-2, PZŚ-1, PZŚ-2
    - przejścia małe: PZM-5*, PZM-9*, PZM-11*

    * przejścia które należy objąć monitoringiem również pod kątem wykorzystania ich przez płazy;
13. Monitoring przejść dla zwierząt ma polegać na:
    - monitoringu funkcjonowania przejść pod kątem wykorzystywania ich przez ssaki i polegać przede wszystkim na rejestracji tropów na śniegu, piasku i/lub kredzie. Kontrole tropów na gruncie, piasku lub kredzie należy przeprowadzać w całym okresie bezśnieżnym dwukrotnie w miesiącu,
    - kontroli tropów zwierząt na śniegu, która zastąpi kontrolę przy pomocy instalacji (rynny z piaskiem / kredą). Tropienia zimowe należy prowadzić po świeżych opadach śniegu, ok. 2-3 doby po ustaniu opadu. Ilość tropień zimowych uzależniona jest od warunków śnieżnych, ale nie powinna być mniejsza niż 4 w całym sezonie zimowym,
    - kontroli przejść małych pod kątem migracji płazów którą należy prowadzić po zmierzchu lub w nocy w temperaturze powyżej zera (optymalnie po opadach deszczu lub w okresie zwiększonej wilgotności). W czasie kontroli należy notować wszystkie osobniki poszczególnych gatunków płazów widoczne w obrębie przejścia, a także płazy przemieszczające się wzdłuż płotków naprowadzających.

Kontrole powinny być przeprowadzane co 4 dni w okresach 15 marzec - 15 maj oraz 15 wrzesień - 30 październik,

- analizie śmiertelności płazów którą należy prowadzić poprzez pieszą penetrację pasa pomiędzy ogrodzeniem a skrajem jezdni (wewnątrz ogrodzenia) minimum raz w miesiącu (z wyłączeniem miesięcy zimowych), przy czym w okresie migracji (15 marzec - 15 maj oraz 15 wrzesień - 30 październik) kontrole prowadzić raz w tygodniu. Martwe osobniki należy identyfikować i oznaczać ich lokalizację,
- weryfikacji szczelności ogrodzeń, która powinna obejmować miejsca połączeń ogrodzeń z obiektami inżynierskimi, szczelności przy powierzchni gruntu, stabilności konstrukcji ogrodzeń, drożności bieżni jeśli ogrodzenia posiadając takie rozwiązanie (w tym usuwanie roślinności i innych elementów utrudniających przemieszczanie się), stan utrzymania i drożności przepustów.

14. W czasie trwania monitoringu prowadzić kontrole stanu technicznego i drożności przejść oraz stanu technicznego grodzeń i rozwoju roślinności.
15. Częściowe sprawozdania z monitoringu należy corocznie przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku, a po zakończeniu całego 3-letniego okresu monitoringu – przedłożyć końcowe sprawozdanie zbiorcze.

V. Konieczność utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

W niniejszej decyzji nie ustala się obowiązku utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

VI. Stwierdzam konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (z opracowaniem aktualnej prognozy natężeń ruchu i analizy akustycznej; wskazaniem odcinków dróg na których zastosowane zostaną dodatkowe rozwiązania ochronne przed zanieczyszczeniami z wód opadowych i roztopowych dla terenów wrażliwych na zanieczyszczenie warstw wodonośnych (np. maty bentonitowe w rowach drogowych, szczelne systemy odprowadzające wody opadowe i roztopowe, szczelne zbiorniki retencyjne); określeniem dokładnych lokalizacji urządzeń ochrony wód powierzchniowych związanych z zastosowaniem zbiorników retencyjnych) w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej.

VII. Ustala się obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej w następującym zakresie:

1. Badania poziomu hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej zgodnie z poniższą tabelą:

Nr budynku (receptora)	Kilometraż	Strona	Odległość od S-17 [m]
39	4+100	L	150
66	9+280	L	290
77	10+290	L	250
146	13+020	L	150
155	13+660	P	70

Ponadto zaleca się lokalizację:

- minimum jednego przekroju pomiarowego przy każdym zrealizowanym ekranie akustycznym (przez pomiar przy każdym ekranie akustycznym należy rozumieć pomiar w punktach imisji zlokalizowanych za danym ekranem; pomiar powinien dotyczyć minimum jednego punktu imisji za każdym ekranem);
- przekrojów pomiarowych na wysokości zabudowy mieszkaniowej położonej w dalszej odległości od drogi, dla których wykazano brak naruszenia standardów akustycznych w środowisku bez podejmowania dodatkowych działań przeciwhałasowych.

2. Pomiarów kontrolnych zanieczyszczeń powietrza na terenach chronionych.

Analizę porealizacyjną sporządzić po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Po wykonaniu analizy porealizacyjnej, w przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska, należy zastosować odpowiednie dodatkowe zabezpieczenia minimalizujące negatywne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji (w tym m.in. podwyższenie już zrealizowanych lub wykonanie dodatkowych ekranów akustycznych, ew. zastosowanie dodatkowo dyfraktorów).

VIII. Prace przygotowawcze polegające na wycince drzew i krzewów prowadzić na niżej wskazanych działkach:

L.p	Powiat	Gmina	Obręb	Numer Działki	Właściciel/ Władający
1	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	18	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
2	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	19	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
3	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	20	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
4	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	21	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica

5	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	22	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
6	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	24	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
7	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	25	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
8	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	26	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
9	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	27	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
10	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	29	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
11	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	30	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
12	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	31	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
13	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	32	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica

14	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	33	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
15	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	35	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
16	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	37	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
17	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	38	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
18	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	41	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
19	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	42	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
20	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	43	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
21	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	44	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
22	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	55	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica

23	Wołomiński	Zielonka	5-20-11	61	Skarb Państwa/ Państwowe Gospodarstwo Leśne "Lasy Państwowe" Nadleśnictwo Drewnica
24	Wołomiński	Zielonka	5-20-01	6/10	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
25	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	198	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
26	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	215	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
27	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	216	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
28	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	219	Skarb Państwa- Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica - Współwłaściciel
29	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	242	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
30	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	222	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
31	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	243	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
32	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	244	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
33	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	259	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
34	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	260	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
35	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	123	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
36	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	223	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica

37	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	366	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
38	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	275	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
39	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	276	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
40	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	277	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
41	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	294/2	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
42	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	295	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
43	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	296	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
44	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	297	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
45	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	298	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
46	Wołomiński	Zielonka	5-60-02	293/2	Skarb Państwa-Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
47	m.st. Warszawa	Wesoła	01-01	1/8	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
48	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	4/1	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica

49	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	4/3	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
50	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	4/4	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
51	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	5/1	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
52	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	5/2	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
53	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	5/3	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
54	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	5/4	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
55	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	4/2	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica

56	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	4/7	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
57	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	5/7	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
58	m.st. Warszawa	Wesoła	02-01	4/6	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
59	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	2/6	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
60	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	2/1	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
61	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	2/2	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
62	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	2/3	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica

63	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	2/4	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
64	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	2/5	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
65	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	1/2	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
66	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	1/3	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
67	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	1/4	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
68	m.st. Warszawa	Wesoła	03-01	1/7	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica
69	m.st. Warszawa	Wesoła	04-09	3	Skarb Państwa/Zarząd Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe Nadleśnictwo Drewnica

IX. Niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.).

X. Załącznik nr 1 pn. Charakterystyka przedsięwzięcia stanowi integralną część niniejszej decyzji.

UZASADNIENIE

Wnioskiem z dnia 2 lipca 2015r. Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowany przez Pana Leszka Sekulskiego – Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z wnioskiem, znak: O.WA.KP-3.WOW.4110.2015.74 o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km ok. 3+600 do km ok. 13+782 węzeł „Zakręt" (bez węzła).

Jednocześnie inwestor zwrócił się z prośbą o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 § 1 Kpa ze względu na ważny interes społeczny.

Wnioskowane zamierzenie inwestycyjne należy do I grupy przedsięwzięć wymienionych w § 2 ust. 1 pkt 31 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 2016 poz. 71 j.t.), dla których sporządzenie raportu jest wymagane obligatoryjnie i zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. a tiret pierwsze ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r., poz. 2081 j.t.) decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia wydaje regionalny dyrektor ochrony środowiska, w tym konkretnym przypadku - Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie obwieszczeniem z dnia 7 lipca 2015r. powiadomił strony postępowania, że prowadzi postępowanie administracyjne wszczęte na wniosek z dnia 2 lipca 2015r. Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad reprezentowanego przez Pana Leszka Sekulskiego – Zastępcę Dyrektora Oddziału ds. Zarządzania Drogami i Mostami Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km ok. 3+600 do km ok. 13+782 węzeł „Zakręt" (bez węzła).

Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Warszawie w dniu 7 lipca 2015r., było wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Warszawie w dniach od 7 lipca 2015r. do 23 lipca 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zielonka w dniach od 10 lipca 2015r. do 27 lipca 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy w dniach od 14 lipca 2015r. do 29 lipca 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy w dniach od 15 lipca 2015r. do 3 sierpnia 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Sulejówek w dniach od 13 lipca 2015r. do 28 lipca 2015r.

Po przeanalizowaniu przedłożonej dokumentacji, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismami z dnia: 31 lipca 2015r. oraz 25 września 2015r. wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Wskazane przez organ braki dotyczyły m.in.: gospodarki wodno-ściekowej i ochrony wód, ochrony przed hałasem, gospodarki odpadami, ochrony powietrza atmosferycznego, ochrony przyrody.

Inwestor pismami z dnia: 2 września 2015r. oraz 17 listopada 2015r. uzupełnił wskazane braki.

Pismem z dnia 19 listopada 2015 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie wystąpił do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o wyrażenie opinii w sprawie wnioskowanej inwestycji.

Strony postępowania zostały powiadomione o tym fakcie obwieszczeniem z dnia 19 listopada 2015r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Warszawie w dniu 19 listopada 2015r., było wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Warszawie w dniach od 19 listopada 2015r. do 4 grudnia 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zielonka w dniach od 23 listopada 2015r. do 8 grudnia 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy w dniach od 25 listopada 2015r. do 10 grudnia 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy w dniach od 26 listopada 2015r. do 11 grudnia 2015r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Sulejówek w dniach od 23 listopada 2015r. do 8 grudnia 2015r.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie opinią nr ZS.9022.13.2016 z dnia 29 lutego 2016r. (data wpływu: 7 marca 2016r.) zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie z uwagami i uwarunkowaniami.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 21 marca 2016r. zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z prośbą o wyjaśnienie co do treści ww. stanowiska.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie pismem nr ZS.9022.13.2016 z dnia 31 marca 2016r. (data wpływu: 11 kwietnia 2016r.) wyjaśnił treść swojego stanowiska.

Biorąc pod uwagę stanowisko Regionalnej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko z dnia 20 czerwca 2016r. wg której przedłożony raport ooś nie może stanowić podstawy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismami z dnia 12 lipca 2016r. oraz 30 września 2016r. wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko m.in.: o przedłożenie jednolitej wersji raportu, zawierającej aktualne dane (pierwotna wersja raportu obejmowała całą długość Wschodniej Obwodnicy Warszawy, natomiast Inwestor złożył dwa odrębne wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, które dzieliły inwestycję na dwa odcinki).

Inwestor uzupełnił wskazane braki pismem z dnia 21 kwietnia 2017r.

Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska postanowieniem z dnia 31 maja 2017r. (data wpływu 5 czerwca 2017r.), znak: BP.024.48.2017.JK wyznaczył Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku do załatwienia przedmiotowej sprawy.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie przekazał w dniu 12 czerwca 2017r. Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku akta sprawy dotyczące planowanej inwestycji.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismami z dnia 18 września 2017r. oraz 31 października 2017r. wezwał Inwestora do uzupełnienia raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Inwestor uzupełnił wskazane braki pismem z dnia 28 listopada 2017r. (data wpływu: 4 grudnia 2017r.).

Pismem z dnia 10 stycznia 2018 r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w związku z nowym materiałem dowodowym wystąpił ponownie do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie o wyrażenie opinii w sprawie wnioskowanej inwestycji oraz do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie o uzgodnienie warunków realizacji przedmiotowej inwestycji.

Strony postępowania zostały powiadomione o tym fakcie obwieszczeniem z dnia 10 stycznia 2018r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 10 stycznia 2018r., było wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 10 stycznia 2018r. do 25 stycznia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zielonka w dniach od 15 stycznia 2018r. do 30 stycznia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy w dniach od 16 stycznia 2018r. do 31 stycznia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy w dniach od 17 stycznia 2018r. do 31 stycznia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Sulejówek w dniach od 15 stycznia 2018r. do 29 stycznia 2018r.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie pismem z dnia 6 lutego 2018r. (data wpływu: 12 lutego 2018r.) wezwało tut organ do uzupełnienia braków.

W związku z ww. pismem Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 12 lutego 2018r. wezwał Inwestora do uzupełnienia braków.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie opinią nr ZS.9022.71.2018 z dnia 9 lutego 2018r. (data wpływu: 15 lutego 2018r.) zaopiniował wnioskowane przedsięwzięcie z uwarunkowaniami.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 20 lutego 2018r. zwrócił się do Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z prośbą o wyjaśnienie wątpliwości co do treści ww. stanowiska. Tut. organ zwrócił się z prośbą o wyjaśnienie, czy stanowisko Inspektora Sanitarnego jest pozytywne czy też negatywne względem wariantu 3 (inwestorskiego) planowanej inwestycji.

Pismem z dnia 19 lutego 2018r. (data wpływu: 22 lutego 2018r.) Inwestor uzupełnił wskazane braki, które Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 23 lutego 2018r. przesłał Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie Regionalnemu Zarządowi Gospodarki Wodnej w Warszawie.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie pismem nr ZS.9022.286.2018 z dnia 1 marca 2018r. (data wpływu: 5 marca 2018r.) wyjaśnił wątpliwości co do treści swojego stanowiska i anulował opinię nr ZS.9022.71.2018 z dnia 9 lutego 2018r., jednocześnie wydając nową opinię.

Państwowy Wojewódzki Inspektor Sanitarny w Warszawie opinią nr ZS.9022.286.2018 z dnia 1 marca 2018r. (data wpływu: 5 marca 2018r.) zaopiniował pozytywnie wnioskowane przedsięwzięcie z uwarunkowaniami. Warunki określone przez Inspektora Sanitarnego zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji.

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie postanowieniem, znak: WA.RZŚ.436.1.8.2018.BW.2 z dnia 6 marca 2018r. (data wpływu: 12 marca 2018r.) uzgodnił realizację planowanego przedsięwzięcia oraz określił jego warunki. Warunki określone przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Warszawie zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji.

W dniu 19 marca 2018r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zgodnie z art. 33 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017r. poz. 1405 ze zm.), przystąpił do procedury z udziałem społeczeństwa, informując społeczeństwo o możliwości zapoznania się z dokumentami i składania ewentualnych uwag i wniosków w terminie 21 dni od daty podania niniejszej informacji do publicznej wiadomości.

Społeczeństwo zostało powiadomione o tym fakcie obwieszczeniem z dnia 19 marca 2018r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 19 marca 2018r., było wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ

w Białymstoku w dniach od 19 marca 2018r. do 11 kwietnia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zielonka w dniach od 23 marca 2018r. do 13 kwietnia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy w dniach od 26 marca 2018r. do 17 kwietnia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy w dniach od 22 marca 2018r. do 12 kwietnia 2018r. (na tablicy ogłoszeń Wydziału Infrastruktury dla Dzielnicy Wesoła w dniach od 23 marca 2018r. do 16 kwietnia 2018r.), na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Sulejówek w dniach od 23 marca 2018r. do 16 kwietnia 2018r.

Pismem z dnia 13 marca 2018r. Stowarzyszenie „Sąsiedzi dla Wesołej" z siedzibą w Warszawie reprezentowane przez radcę prawnego Marcina Makowskiego zwróciło się z wnioskiem o przeprowadzenie rozprawy administracyjnej otwartej dla społeczeństwa. Postanowieniem z dnia 22 marca 2018r. tut. organ odmówił przeprowadzenia rozprawy.

Strony postępowania zostały powiadomione o tym fakcie obwieszczeniem z dnia 22 marca 2018r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 22 marca 2018r., było wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 22 marca 2018r. do 6 kwietnia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zielonka w dniach od 27 marca 2018r. do 10 kwietnia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy w dniach od 28 marca 2018r. do 12 kwietnia 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy w dniach od 29 marca 2018r. do 12 kwietnia 2018r., (na tablicy ogłoszeń Wydziału Infrastruktury dla Dzielnicy Wesoła w dniach od 30 marca 2018r. do 16 kwietnia 2018r.), na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Sulejówek w dniach od 28 marca 2018r. do 11 kwietnia 2018r.

Pismem z dnia 12 kwietnia 2018r. (data wpływu: 19 kwietnia 2018r.) Zastępca Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy zwróciła się z wnioskiem o przedłużenie okresu udziału społeczeństwa oraz zorganizowanie rozprawy administracyjnej. Postanowieniem z dnia 8 maja 2018r. tut. organ odmówił przeprowadzenia rozprawy oraz pismami z dnia 8 maja 2018r. oraz 7 czerwca 2018r. przedstawił swoje stanowisko odnośnie przedłużenia okresu udziału społeczeństwa.

Strony postępowania zostały powiadomione o tym fakcie obwieszczeniem z dnia 8 maja 2018r. Obwieszczenie te zostało umieszczone w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 8 maja 2018r., było wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 8 maja 2018r. do 23 maja 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zielonka w dniach od 11 maja 2018r. do 28 maja 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy w dniach od 21 maja 2018r. do 5 czerwca 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy w dniach od 18 maja 2018r. do 4 czerwca 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Sulejówek w dniach od 14 maja 2018r. do 29 maja 2018r.

Podstawę do analizy i oceny wpływu planowanego przedsięwzięcia na środowisko i wypracowania stanowiska w przedmiotowej sprawie przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku stanowiły następujące dokumenty: raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko wraz z załącznikami, uzupełnienia inwestora na wezwania tut. organu, opinia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie, uzgodnienie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie, mapy z przedstawioną lokalizacją przedsięwzięcia, koreferat do raportu o oddziaływaniu na środowisko dla przedsięwzięcia polegającego na: budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km ok. 3+600 do km ok. 13+782 węzeł „Zakręt" (bez węzła) opracowany przez Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy w maju 2016r., Stanowisko Regionalnej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na

środowisko z dnia 20 czerwca 2016r. w sprawie raportu oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia polegającego na: budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km ok. 3+600 do km ok. 13+782 węzeł „Zakręt" (bez węzła), Opinia dotycząca Wschodniej Obwodnicy Warszawy w granicach Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy opracowana przez Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy w kwietniu 2018r., Koreferat dotyczący: Budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km ok. 3+600 do km ok. 13+782 węzeł „Zakręt" (bez węzła). „Wariant zielony" Raport o oddziaływaniu na środowisko. Tom I, część opisowa, Warszawa, kwiecień 2017 wraz z materiałami uzupełniającymi oraz dokumentami formalnymi. Koreferat został opracowany przez Pana mgr inż. Mariusza Truszkowskiego – akustyka – eksperta Polskiej Izby Ekologii w zakresie ochrony przed hałasem, Opinia akustyczna dotycząca projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy na terenie Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy opracowana przez Pana Rafała Rogowskiego oraz Pana Zdzisława Zalewskiego, opracowanie „Las Milowy. Ogólna Inwentaryzacja Przyrodnicza" autorstwa mgr inż. arch. kraj. Anety Jarockiej.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przeanalizował wszystkie warianty przedsięwzięcia, w tym wariant „zerowy" polegający na niepodejmowaniu przedsięwzięcia, warianty 1, 2, **3 - wariant inwestorski,** 4, 5, 6, 7 i 8. Na odcinku przekroczenia zabudowy mieszkaniowej na terenie dzielnicy Wesoła w przebiegu zakładającym budowę tunelu przeanalizowano rozwiązania podwariantowe polegające na zastąpieniu rozwiązania z zastosowaniem tunelu przez przebieg drogi w wykopie oraz po powierzchni terenu. Z tego względu rozważano następujące podwarianty w przebiegu wariantów: 1, 2, 5, 8:

- 1A, 2A, 5A, 8A - Tunel;
- 1B, 2B, 5B, 8B - Wykop;
- 1C, 2C (wariant najkorzystniejszy pod względem środowiskowym), 5C, 8C - Przebieg po terenie.

Planowana Wschodnia Obwodnica Warszawy (jako całość) połączy drogę ekspresową S8 w węźle „Drewnica" z węzłem „Zakręt" na trasie S-17. W ten sposób zamknie pierścień ekspresowej obwodnicy Warszawy. Przejmie ona częściowo ruch z obecnie eksploatowanych tras: DK 2 (na odcinku Zakręt a DW 631) oraz DW 631 i 634.

Zaniechanie inwestycji jest niekorzystne z uwagi na istniejące duże zagrożenie bezpieczeństwa użytkowników drogi krajowej nr 2, dróg wojewódzkich 631 i 634 oraz dróg lokalnych krzyżujących się z drogami głównymi. Przebiegający przez Warszawę oraz inne miasta podwarszawskie ruch tranzytowy powoduje wiele zagrożeń dla mieszkańców oraz uczestników ruchu drogowego. W przypadku zaniechania realizacji omawianej inwestycji zwiększający się co roku ruch pojazdów będzie obciążał istniejącą sieć drogową. Prognozy ruchu dla dróg istniejących wyraźnie wskazują, że brak realizacji wschodniej obwodnicy Warszawy spowoduje paraliż komunikacyjny na obecnie już obciążonych ciągach komunikacyjnych, co będzie skutkowało znaczącym wydłużeniem czasu dojazdu szczególnie dla mieszkańców dzielnic wschodniej Warszawy, jak też mieszkańców podwarszawskich miast i miejscowości korzystających z ciągów komunikacyjnych tras: DK2 oraz DW631.

Wszystkie wariantowane przebiegi mają swój początek w granicach administracyjnych miasta Zielonka w km ok 3+600. Rejon wskazanego kilometra jest to miejsce w którym wariantowane przebiegi WOW po ominięciu obszaru Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce zbliżają się do siebie i następnie ulegają połączeniu w rejonie przecięcia przez drogę linii kolejowej nr 449 (km ok. 4+150). Odcinek do momentu przecięcia z linią kolejową przebiega przez tereny leśne Nadleśnictwa Drewnica. Przekraczając estakadą linię kolejową droga administracyjnie wchodzi w granice m.st. Warszawa – dzielnica Rembertów, przez którą biegnie na odcinku ok. 0,8 km – jest to odcinek wspólny dla wszystkich wariantów.

Przechodząc przez tereny niezabudowane dochodzi na wysokości ul. Mokry Ług do zabudowy jednorodzinnej zlokalizowanej wzdłuż tej ulicy. W rejonie zabudowy trasa S-17 prowadzona będzie w nasypie z gruntu zbrojonego, który stanowi dojazd do estakady nad ul. Mokry Ług. Zastosowanie nasypu z gruntu zbrojonego umożliwia zminimalizowanie zajęcia terenu oraz uniknięcie wyburzeń. W rejonie Rembertowa przewidziano również przejście dla pieszych i przejazd rowerowy pod drogą ekspresową.

Po przekroczeniu ul. Mokry Ług w km ok. 5+000 przebiegi różnicują się:

- **W wariantach 5, 6, 7, 8** trasa odchyla się na wschód. Są to ponownie tereny administracyjnie przynależne do miasta Zielonka, w zarządzie Nadleśnictwa Drewnica i użytkowane przez jednostki Wojska Polskiego jako poligon. Droga omija od północnego wschodu Kolonię Oficerską w Rembertowie ograniczoną linią kolejową nr 449. Trasa w tym przebiegu:

- oddalona jest od linii kolejowej nr 449 o około 1,1 km;
- przecina ulicę gen. Chruściela „Montera" (km ok. 7+000). W ciągu ul. gen. Chruściela „Montera" przewiduje się wiadukt drogowy nad drogą S-17 oraz zjazd techniczny Poligon, służący celom wojskowym i utrzymaniowym bez dostępu dla osób prywatnych ze względu na zamknięty charakter terenu zlokalizowanego po obydwu stronach ul. gen. Chruściela „Montera";
- zbliża się na odległość min. 600 m do strzelnicy garnizonowej typu B, kolidując ze strefą zagrożenia tej strzelnicy (km ok. 8+200);
- przecina wojskową bocznicę kolejową 112 (km ok. 9+000). Nad bocznicą przewiduje się realizację estakady w ciągu drogi S-17;
- zbliża się na odległość ok. 200 m do fragmentu poligonu objętego ochroną (obszar Natura 2000 Poligon Rembertów).

- **W wariantach 1, 2, 3, 4** trasa odchyla się na zachód. Są to ponownie tereny administracyjnie przynależne do miasta Zielonka, w zarządzie Nadleśnictwa Drewnica i użytkowane przez jednostki Wojska Polskiego jako poligon. Droga omija od północnego wschodu Kolonię Oficerską w Rembertowie ograniczoną linią kolejową nr 449. Trasa w tym przebiegu:

- oddalona jest od linii kolejowej nr 449 o około 0,8 km;
- przecina ulicę gen. Chruściela „Montera" (km ok. 6+600). W ciągu ul. gen. Chruściela „Montera" przewiduje się wiadukt drogowy nad drogą S-17 oraz zjazd techniczny Poligon, służący celom wojskowym i utrzymaniowym bez dostępu dla osób prywatnych ze względu na zamknięty charakter terenu zlokalizowanego po obydwu stronach ul. gen. Chruściela „Montera";
- zbliża się na odległość min. 250 m do strzelnicy garnizonowej typu B, kolidując ze strefą zagrożenia tej strzelnicy (km ok. 8+200);
- przecina wojskową bocznicę kolejową 112 (km ok. 8+150). Nad bocznicą przewiduje się realizację estakady w ciągu drogi S-17;
- zbliża się na odległość ok. 700 m do fragmentu poligonu objętego ochroną (obszar Natura 2000 Poligon Rembertów).

Po przekroczeniu poligonu wojskowego wariantowane przebiegi ponownie zbliżają się do siebie. Na przecięciu z drogą wojewódzką nr 367 (ul. Okuniewska) zlokalizowany zostanie węzeł „Rembertów". Za węzłem obwodnica przekracza estakadą linię kolejową nr 2. Administracyjnie jest to już obszar M. St. Warszawy, dzielnica Wesoła.

Za węzłem „Rembertów" przebiegi ponownie różnicują się:

- **W wariantach 3, 4, 6, 7** trasa odchyla się na wschód. Droga w tym przebiegu:
  - zbliża się na ok. 260 m do kościoła Opatrzności Bożej oraz ok. 100 m do cmentarza zlokalizowanego u podnóży wydmy, na której posadowiony jest kościół;

- biegnie równolegle do ul. Niemcewicza oraz linii energetycznych wysokiego napięcia przecinając pas leśny rozdzielający Wesołą (tzw. Las milowy);
- przebiega w sąsiedztwie osiedla Wola Grzybowska / Centrum w min. odległości ok. 250 m i w sąsiedztwie osiedla Groszówka w min. odległości ok. 100 m;
- przecina estakadą w rejonie km 10+550 – 11+000 (w zależności od wariantu) ul. 1-go Praskiego Pułku w ciągu S-17. W przebiegu tym nie przewidziano węzła drogowego na połączeniu z ul. 1-go Praskiego Pułku ze względu na niewielką odległość od węzła Rembertów, jak również ze względu na ograniczenia terenowe – zabudowę w rejonie skrzyżowania ul. Niemcewicza z ul. 1-go Praskiego Pułku oraz istniejący układ komunikacyjny;
- za ul. Paderewskiego trasa ok. km 11+700 – 12+100 (w zależności od wariantu), wkracza na obszar miasta Sulejówek (długość trasy na obszarze miasta Sulejówek to około 0,9 km);
- przechodzi przez niezabudowane działki Szkopówki. W rejonie tym znajduje się ujęcie wody podziemnej. Przebieg trasy nie koliduje ze strefą bezpośrednią i pośrednią ochrony ujęcia (Miasto Sulejówek deklaruje chęć rozbudowy ujęć wody w tym rejonie, jednak w chwili obecnej nie są znane dokładne zamierzenia inwestycyjne oraz horyzont czasowy ich realizacji);
- na odcinku od km ok. 12+600 – 13+300 trasa przebiega przez tereny leśne administracyjnie znajdujące się już w obrębie M. St. Warszawa, dzielnica Wesoła;
- w rejonie przecięcia z drogą wojewódzką nr 638 droga graniczy z cmentarzem (km ok. 13+300).

- **W wariantach 1, 2, 5, 8** trasa odchyla się na zachód. Droga w tym przebiegu:
  - przebiega w pobliżu Osiedla Grzybowa, trasa zbliża się do osiedla na odległość min. 150 m, jednocześnie oddalając się od kościoła Opatrzności Bożej i przyległego cmentarza. Istniejący przebieg ul. Długiej zostanie zachowany poprzez przejazd drogowy pod drogą ekspresową S-17;
  - w rejonie km ok. 9+800 przecina ulicę Niemcewicza;
  - na odcinku od ul. Niemcewicza do ul. Uroczej rozpatrywane są trzy podwarianty poprowadzenia drogi:
    - podwariant A – poprowadzenie drogi w tunelu o długości ok. 800 m. Długość tunelu podyktowana została istniejącą zabudową jednorodzinną zlokalizowaną w jego bezpośrednim sąsiedztwie;
    - podwariant B – poprowadzenie drogi w wykopie;
    - podwariant C – poprowadzeni drogi po powierzchni terenu;
  - w rejonie ul. Rejtana (km ok. 11+200) przewidziany jest przejazd drogowy;
  - na połączeniu z ul. 1-go Pułku Praskiego (km ok. 11+700) planowany jest węzeł „Wesoła". Wstępnie rozwiązanie rozpatrywane było wariantowo – jako przejazd drogowy bez połączenia z trasą ekspresową oraz jako klasyczny węzeł. Na podstawie wniosków mieszkańców i organów administracji stwierdzić należy, że wariant z węzłem jest wariantem korzystniejszym;
  - za węzłem trasa biegnie na wschód obrzeżami terenów rekreacyjno – wypoczynkowych użytkowanych przez klub Legia, sąsiaduje bezpośrednio z hipodromem, na wysokości którego zlokalizowany jest przejazd drogowy (km ok. 12+500);
  - za hipodromem trasa skręca na południe do przecięcia z drogą wojewódzką nr 638.

W rejonie skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 638 (wiadukt w ciągu drogi S-17) wariantowane przebiegi ponownie zbliżają się do siebie i wspólnym korytarzem biegną w kierunku węzła „Zakręt".

Do wyboru najkorzystniejszego dla środowiska wariantu przebiegu projektowanej drogi zastosowana została analiza wielokryterialna wykonana metodą AHP (ang. Analytic Hierarchy Process) opracowana przez Saaty'ego.

Zgodnie z założeniami analizy wielokryterialnej pod uwagę wzięto wszystkie rozpatrywane warianty trasy, które poddano szczegółowej analizie celem wyboru kryteriów które różnicują poszczególne warianty, gdyż to właśnie te kryteria warunkują prawidłowe przeprowadzenie analizy przy zadanej metodzie. Kryteria, dla których dla każdego z prezentowanych wariantów w drodze szczegółowych rozważań ekspertów różnych branż, stwierdzono zbliżony stopień ingerencji w środowisko (np. związane z zanieczyszczeniami środowiska) nie były brane pod uwagę, gdyż nie miałyby one wpływu na wskazanie wariantu najbardziej korzystnego dla środowiska. 8 z 14 kryteriów przedstawionych w analizie odnosi się bezpośrednio do aspektów społecznych, a pozostałe stanowią o środowisku przyrodniczym.

Przyjęto 14 kryteriów, które najlepiej charakteryzują i różnicują poszczególne warianty, pozwalając tym samym na ich miarodajną ocenę i wybór optymalnego dla środowiska rozwiązania. Każde z poniższych kryteriów zostało ocenione pod kątem stopnia jego oddziaływań.

- K1 – Oddziaływanie skumulowane hałasu dla roku 2035 [dB]
  Obszar oddziaływania jest stosunkowo niewielki, jednak wykraczający poza inwestycję – przydzielono 3 pkt (1 pkt + 2 pkt);
  Czas oddziaływania uznano za trwały – 5 pkt.;
  Odwracalność – częściowo odwracalne – 3 pkt. – ze względu na brak możliwości wpływu na działalność zarządców ciągów komunikacyjnych i tym samym pewnego i stałego ograniczenia skumulowanego hałasu, generowanego przez okoliczne drogi i linie kolejowe.
- K2 – Liczba budynków podlegających ochronie akustycznej narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu dla roku 2035 [szt.]
  Obszar oddziaływania – tereny zabudowane zajmują ok. 35% przebiegu drogi (jej otoczenia) i oddziaływanie wykracza poza pas drogowy (3 pkt + 2 pkt = 5 pkt);
  Czas oddziaływania uznano za trwały – 5 pkt;
  Odwracalność – 1 pkt – jako w pełni odwracalne ze względu na zastosowanie ekranów akustycznych i tym samym zapewnienie dopuszczalnych poziomów hałasu dla wszystkich zagrożonych zabudowań.
- K3 – Liczba studni znajdujących się w obszarze oddziaływania [szt.]
  Obszar oddziaływania – oddziaływanie punktowe, jednak potencjalnie wychodzące poza projektowany pas drogowy - przydzielono 3 pkt (1 pkt + 2 pkt);
  Czas oddziaływania na wody podziemne w przypadku zanieczyszczenia wód podziemnych uznano za długotrwały – 4 pkt;
  Odwracalność – 3 pkt – jako częściowo odwracalne, głównie ze względu na maksymalne ograniczanie prawdopodobieństwa wystąpienia zagrożenia dla ujęcia wód m.in. poprzez odpowiednie prowadzenie robót.
- K4 – Naruszenie głębszych warstw geologicznych [m^3]
  Obszar oddziaływania – oddziaływanie punktowe, jednak potencjalnie wychodzące poza projektowany pas drogowy - przydzielono 3 pkt (1 pkt + 2 pkt);
  Czas oddziaływania uznano za trwały – 5 pkt – ze względu na trwałość obiektu;
  Odwracalność – 5 pkt – budowa tunelu i tym samym naruszenie głębszych warstw geologicznych jest zjawiskiem nieodwracalnym.
- K5 – Liczba budynków przeznaczonych do wyburzenia [szt.]
  Obszar oddziaływania – oddziaływanie punktowe, nie wychodzące poza projektowany pas drogowy – 2 pkt (1 pkt + 1 pkt);
  Czas oddziaływania uznano za trwały – 5 pkt – ze względu na trwałe usunięcie budynków;
  Odwracalność – 5 pkt – wyburzenie budynków jest zjawiskiem nieodwracalnym.
- K6 – Zgodność przebiegu trasy z dokumentami planistycznymi [%]
  Obszar oddziaływania – oddziaływanie na całym przebiegu trasy i w pasie drogowym – 6 pkt (5 pkt + 1 pkt);

Czas oddziaływania uznano za średniookresowy – 3 pkt – przyjmując założenie, że inwestycja po wybudowaniu z biegiem czasu wkomponowuje się w przestrzeń urbanistyczną i tym samym jej rzeczywisty przebieg jest uwzględniany w kolejnych aktualizacjach dokumentów planistycznych;
Odwracalność – 3 pkt – uznano jako częściowo odwracalne, ze względu na fakt, iż polityka przestrzenna potencjalnie może podlegać zmianom.

- K7 – Akceptacja jednostek samorządowych [%]
  Obszar oddziaływania – oddziaływanie na całym przebiegu trasy i w pasie drogowym – 6 pkt (5 pkt + 1 pkt);
  Czas oddziaływania uznano za średniookresowy – 3 pkt – przyjmując założenie, że inwestycja po wybudowaniu z biegiem czasu funkcjonuje w świadomości społeczeństwa w rzeczywistym kształcie i tym samym stosunek do jej przebiegu budzi coraz mniejsze zainteresowanie i wyrażanie skrajnych opinii;
  Odwracalność – 3 pkt – uznano jako częściowo odwracalne, ze względu na fakt, iż akceptacja dla danego przebiegu potencjalnie może podlegać zmianom.
- K8 – Powierzchnia obszarów leśnych przeznaczonych do wycinki [ha]
  Obszar oddziaływania – oddziaływanie na długości w zakresie od 50% do 80% przebiegu drogi, nie wychodzące poza projektowany pas drogowy – 4 pkt;
  Czas oddziaływania uznano za trwały – 5 pkt – ze względu na trwałą zmianę w środowisku;
  Odwracalność – 3 pkt – ze względu na możliwość zastosowania środków minimalizujących ograniczających negatywne oddziaływanie (nasadzenia drzew).
- K9 – Odległość od obszaru Natura 2000 Poligon Rembertów [m]
  Obszar oddziaływania – oddziaływanie punktowe, niewychodzące poza projektowany pas drogowy, (2 pkt = 1 pkt + 1 pkt);
  Czas oddziaływania uznano za chwilowy – 1 pkt – minimalna punktacja ze względu na brak bezpośredniej ingerencji i oddziaływania na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000;
  Odwracalność – 1 pkt – minimalna punktacja ze względu na brak bezpośredniej ingerencji i oddziaływania na przedmioty ochrony obszaru Natura 2000.
- K10 – Powierzchnia siedlisk zniszczonych w wyniku realizacji inwestycji [ha]
  Obszar oddziaływania – 2 pkt – oddziaływanie na przebiegu nie większym niż 10% trasy i niewychodzące poza pas drogowy;
  Czas oddziaływania uznano za trwały – 5 pkt – ze względu na trwałe zniszczenie siedlisk;
  Odwracalność – 3 pkt – poziom zniszczenia zinwentaryzowanych siedlisk w przypadku analizowanej trasy w skrajnych przypadkach (tj. 23 ha) na tyle istotny, że uznany został za częściowo odwracalny.
- K11 – Stopień rozcięcia powierzchni i więzi
  Obszar oddziaływania – oddziaływanie na długości w zakresie od 50% do 80% przebiegu drogi, wychodzące poza projektowany pas drogowy – 6 pkt (4 pkt + 2 pkt);
  Czas oddziaływania uznano za długotrwały – 4 pkt;
  Odwracalność – 3 pkt – rozcięcie powierzchni i więzi uznano za częściowo odwracalne ze względu na stosowane środki minimalizujące tj. przejścia dla zwierząt i ciągi piesze zapewniające możliwość zachowania ciągłości przyrodniczej i więzi.
- K12 – Liczba stanowisk gatunków awifauny zniszczonych w wyniku realizacji inwestycji [szt.]
  Obszar oddziaływania – 2 pkt – oddziaływanie na przebiegu mniejszym niż 10% przebiegu trasy i niewychodzące poza pas drogowy;
  Czas oddziaływania uznano za trwały – 5 pkt – ze względu na trwałe zniszczenie stanowisk;
  Odwracalność – 1 pkt – poziom zniszczenia zinwentaryzowanych stanowisk w przypadku analizowanej trasy jest stosunkowo niewielki i niezagrażający ich populacji.

- K13 – Liczba stanowisk gatunków herpetofauny zniszczonych w wyniku realizacji inwestycji [szt.]
  Obszar oddziaływania – 2 pkt – oddziaływanie na przebiegu mniejszym niż 10% przebiegu trasy i niewychodzące poza pas drogowy;
  Czas oddziaływania uznano za trwały – 5 pkt – ze względu na trwałe zniszczenie stanowisk;
  Odwracalność – 1 pkt – poziom zniszczenia zinwentaryzowanych stanowisk w przypadku analizowanej trasy jest stosunkowo niewielki i niezagrażający ich populacji.
- K14 – Uciążliwość robót budowlanych [m^3]
  Obszar oddziaływania – 3 pkt – oddziaływanie punktowe i wychodzące poza pas drogowy;
  Czas oddziaływania uznano za krótkotrwały – 2 pkt – ograniczony do czasu trwania budowy drogi;
  Odwracalność – 1 pkt – uciążliwości uznane jako w pełni odwracalne i kończące się w momencie zakończenia robót budowlanych.

Analiza wielokryterialna wskazuje na najwyższy poziom istotności kryteriów: K4, (Naruszenie głębszych warstw geologicznych), i K11 (Stopień rozcięcia powierzchni i więzi). Kolejno, nie mniej istotny wpływ na końcowy wybór najkorzystniejszego dla środowiska wariantu ma grupa kryteriów K5, K6, i K7 oraz K8. Natomiast najmniejsze znaczenie przy wyborze wariantu najkorzystniejszego dla środowiska ma kryterium K9. Niewiele wyższą wagę ma kryterium K14, wskazujące na stopień uciążliwości robót budowlanych, głównie ze względu na krótki czas oddziaływania i tym samym pełną odwracalność tych uciążliwości po zakończeniu prac.

Zgodnie z wynikami analizy wielokryterialnej najkorzystniejszy pod względem środowiskowym jest wariant W2C.

Ostatecznie celem wyboru preferowanego wariantu przebiegu trasy opracowana została analiza wielokryterialna uwzględniająca aspekty zarówno środowiskowo-społeczne, jak również techniczno-funkcjonalno-ruchowe oraz ekonomiczno-finansowe. Taka złożona analiza uwzględniająca ww. grupy kryteriów była wykonana w ramach Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Na potrzeby przeprowadzenia ww. analizy wielokryterialnej zbadano szereg parametrów, które charakteryzują dane warianty przebiegu planowanej inwestycji, a następnie wybrano takie, które pozwoliły na miarodajną ocenę i wybór najkorzystniejszego rozwiązania.

Analiza parametrów pozwoliła wyodrębnić 3 grupy głównych kryteriów, tj.:

- Techniczno-Funkcjonalno-Ruchowe;
- Ekonomiczno-Finansowe;
- Środowiskowe (aspekty Społeczno-Przestrzenno-Przyrodnicze);

do których przyporządkowano kryteria szczegółowe odzwierciedlające wybrane parametry.
W przedmiotowej analizie wielokryterialnej wykorzystano wyniki analizy przeprowadzonej w ramach oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wykonanej metodą AHP (Analiza Hierarchiczna Problemu). Opracowano 3 modele (Środowiskowo-Społeczny, Transportowy oraz Ekonomiczny), które uwzględniały wagi każdej grupy kryteriów według poniższych schematów:

Model Środowiskowo-Społeczny:

Grupy kryteriów	**Waga**
Środowiskowe	50%
Techniczno-Funkcjonalno-Ruchowe	25%
Ekonomiczno-Finansowe	25%
SUMA	100%

Model Transportowy:

Grupy kryteriów	Waga
Środowiskowe	25%
Techniczno-Funkcjonalno-Ruchowe	50%
Ekonomiczno-Finansowe	25%
SUMA	100%

Model Ekonomiczny:

Grupy kryteriów	Waga
Środowiskowe	25%
Techniczno-Funkcjonalno-Ruchowe	25%
Ekonomiczno-Finansowe	50%
SUMA	100%

Każdy z modeli promuje daną grupę kryteriów. Każdemu kryterium wchodzącemu w skład danej grupy kryteriów nadano wagę wewnętrzną, wskazując jego stopień istotności w ramach analizowanej grupy. Opracowując analizę wielokryterialną wzięto pod uwagę m.in. dostępne dokumentacje projektowe, dane uzyskane od jednostek administracji państwowej, ekspertyzy wykonywane na potrzeby przedmiotowego opracowania, opracowania archiwalne, wyniki spotkań informacyjnych oraz materiały kartograficzne i teledetekcyjne. Dla wszystkich wybranych do analizy kryteriów wyznaczono następnie odpowiednie wartości charakteryzujące dany wariant przebiegu trasy celem późniejszego ich porównywania i oceny punktowej.

W sumarycznej ocenie poszczególnych wariantów wykorzystane zostały w pierwszej kolejności wagi wewnętrzne. W ten sposób możliwe było wskazanie preferowanego rozwiązania w każdej z analizowanych grup kryteriów. W celu integracji wyników przeprowadzonej analizy z dostępnymi już wynikami analizy AHP dla kryteriów środowiskowych, konieczne było przeprowadzenie normalizacji uzyskanych na tym etapie wyników (w grupach kryteriów Techniczno-Funkcjonalno-Ruchowych i Ekonomiczno-Finansowych). Dopiero w ten sposób ujednolicone dane posłużyły do końcowej oceny poprzez zastosowanie wag głównych i finalne wskazanie optymalnego rozwiązania przebiegu trasy dla każdego z analizowanych modeli.

W grupie kryteriów Techniczno-Funkcjonalno-Ruchowych brano pod uwagę:

- Czas przemieszczeń w układzie drogowym;
- Elementy wpływające na Bezpieczeństwo Ruchu Drogowego;
- Ilość koniecznego do wybudowania odwodnienia i zbiorników retencyjnych;
- Ilość koniecznych do usunięcia kolizji z istniejącą infrastrukturą.

W grupie kryteriów Ekonomicznych brano pod uwagę:

- Efektywność ekonomiczną inwestycji;
- Nakłady inwestycyjne;
- Wykupy gruntów;
- Koszty eksploatacji drogi.

W grupie kryteriów Środowiskowych brano pod uwagę:

- Kryteria analizy AHP.

Wyniki analizy wskazują, że najkorzystniejszym wariantem pod względem ww. aspektów jest wariant 3 (inwestorski). W żadnym z analizowanych wariantów nie wykazano negatywnego oddziaływania na środowisko. Dlatego też przy wyborze wariantu inwestorskiego uwzględniono również kryteria techniczne i ekonomiczne.

W toku przeprowadzonego postępowania administracyjnego zdefiniowano warunki realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia, zapewniające ochronę środowiska.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia wystąpi emisja substancji do powietrza oraz hałasu, które spowodowane będą wykonywaniem prac budowlanych, eksploatacją sprzętu budowlanego i środków transportu. Uciążliwości te będą krótkotrwałe i ustąpią z chwilą zakończenia robót budowlanych. Jak jednoznacznie wynika z raportu, z uwagi na planowany zakres prac budowlanych nie dojdzie do zagrożenia powierzchni ziemi oraz jakości wód podziemnych i powierzchniowych. W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny niniejszą decyzją zobowiązano Inwestora do prowadzenia prac budowlanych w sąsiedztwie terenów chronionych akustycznie w porze dziennej (w godz. od 6.00 do 22.00) za wyjątkiem prac wymagających ciągłości technologicznej robót, przy użyciu sprzętu o możliwie najniższej mocy akustycznej oraz do lokalizowania zaplecza budowy i miejsc postoju maszyn budowlanych w możliwie jak największej odległości od terenów z zabudową chronioną akustycznie. W celu minimalizacji emisji do powietrza zobowiązano Inwestora do transportowania mas bitumicznych wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające emisje oparów asfaltu, do zraszania wodą materiałów sypkich składowanych w pryzmach na placu budowy w przypadku wystąpienia długotrwałego braku opadów atmosferycznych oraz do zabezpieczenia (zakryte skrzynie ładunkowe) samochodów transportujących materiały sypkie (kruszywa).

W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego zobowiązano inwestora do uszczelnienia nawierzchni placów postojowych i miejsc tankowania pojazdów, do wykonywania ewentualnych napraw awaryjnych na uszczelnionym podłożu, do zabezpieczenia zaplecza budowy i miejsc postoju maszyn budowlanych przed wyciekami paliw i innych płynów eksploatacyjnych poprzez ich wyposażenie w środki neutralizujące na wypadek wystąpienia awarii pojazdów lub wycieku substancji niebezpiecznych do gruntu. Zobowiązano również Inwestora do segregacji i selektywnego magazynowania wszystkich odpadów powstających na etapie budowy w wyznaczonych miejscach, a następnie przekazywania ich do wtórnego wykorzystywania lub unieszkodliwiania specjalistycznym firmom. W celu ograniczenia wpływu przedsięwzięcia podczas jego realizacji na środowisko gruntowo - wodne zobowiązano inwestora do wyposażenia zaplecza budowy w przenośne toalety bądź kontenery sanitarne oraz do prowadzenia właściwej gospodarki humusem. Lokalizacja i organizacja zaplecza budowy i prowadzenie robót z przestrzeganiem reżimów technologicznych i zaleceń odnośnie ochrony środowiska określonych w niniejszej decyzji wystarczająco ograniczą możliwość niekorzystnego oddziaływania przedsięwzięcia na wody powierzchniowe. Natomiast, aby ograniczyć negatywne oddziaływania inwestycji na powierzchnię ziemi nałożono na inwestora obowiązek zorganizowania placu budowy, jego zaplecza i dróg technicznych z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac do sukcesywnego prowadzenia rekultywacji terenu.

Na etapie eksploatacji planowanej drogi zapobieganie i ograniczenie negatywnych oddziaływań inwestycji na środowisko gruntowo-wodne zostanie zapewnione poprzez odprowadzanie wód opadowych z jezdni za pomocą rowów drogowych (w których nastąpi proces ich samooczyszczania) i kanalizacji deszczowej do zbiorników retencyjnych, a następnie do odbiorników naturalnych oraz istniejących i planowanych odcinków kanalizacji deszczowej. W niniejszej decyzji nałożono warunek, aby wody opadowe przed ich odprowadzeniem do odbiorników podczyszczać w urządzeniach podczyszczających. Ponadto zobowiązano Inwestora do zrealizowania zbiorników retencyjnych (szczelnych i wyposażonych w zasyfonowane wyloty co uniemożliwi infiltrację wód opadowych i roztopowych i potencjalne zanieczyszczenie wód podziemnych) oraz do uszczelnienia za pomocą mat bentonitowych terenów wrażliwych (rowów drogowych) na zanieczyszczenia warstw wodonośnych. W celu zapewnienia prawidłowego systemu odprowadzania wód opadowych i roztopowych z terenu inwestycji Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

w Białymstoku zobowiązał inwestora do prowadzenia nadzoru i systematycznej konserwacji urządzeń służących do odwadniania drogi. W celu minimalizacji niekorzystnego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny zobowiązano inwestora do zrealizowania na etapie wykonywania projektu budowlanego ekranów akustycznych.

Organ wydając niniejszą decyzję przeprowadził szczegółową analizę skumulowanej emisji hałasu oraz skumulowanej emisji zanieczyszczeń do powietrza, które występują na etapie eksploatacji przedsięwzięcia.

Prognoza emisji hałasu wykonana została dla roku 2020 i 2035. Zgodnie z przeprowadzonymi analizami prognozuje się:

- dla roku 2020 poziomy hałasu osiągające do 75,3 dB w porze dziennej i do 69,6 dB w porze nocnej, co spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w stosunku do zabudowy mieszkaniowej dochodzące do 14,3 dB w porze dziennej i do 13,6 dB w porze nocnej,
- dla roku 2035 poziomy hałasu osiągające do 76,2 dB w porze dziennej i do 70,4 dB w porze nocnej, co spowoduje przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w stosunku do zabudowy mieszkaniowej dochodzące do 15,2 dB w porze dziennej i do 14,4 dB w porze nocnej.

Zasięgi oddziaływania hałasu przedstawione zostały w postaci graficznej, za pomocą izolinii równoważnego poziomu dźwięku. Zasięg oddziaływania drogi (izolinie hałasu) wyznaczono w odniesieniu do obowiązujących wartości dopuszczalnych poziomu hałasu w środowisku, to jest 65/61 dB(A) w porze dziennej oraz 56 dB(A) w porze nocnej, przyjęte stosowanie do terenów chronionych akustycznie usytuowanych wzdłuż drogi.

Analiza przedłożonego i zgromadzonego w trakcie postępowania materiału dowodowego wykazała, iż na etapie eksploatacji przed zastosowaniem rozwiązań ochronnych wystąpią przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie. W celu zapewnienia dotrzymania dopuszczalnych norm emisji hałasu tut. organ nałożył obowiązek zastosowania rozwiązań ochronnych w postaci wykonania ekranów akustycznych. Po zastosowaniu ww. rozwiązań nie przewiduje się wystąpienia przekroczeń dopuszczalnego poziomu hałasu w stosunku do zabudowy chronionej akustycznie.

Niemniej jednak tut. organ w celu weryfikacji przyjętych założeń i określenia rzeczywistej skuteczności zastosowanych rozwiązań chroniących środowisko nałożył na Inwestora obowiązek sporządzenia analizy porealizacyjnej dotyczącej pomiarów hałasu oraz pomiarów kontrolnych zanieczyszczeń powietrza, a w przypadku niedotrzymania standardów jakości środowiska do zastosowania odpowiednich dodatkowych zabezpieczeń minimalizujących negatywne oddziaływanie przedmiotowej inwestycji. Analizę porealizacyjną należy sporządzić po upływie roku od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania i przedstawić w terminie 18 miesięcy od dnia oddania przedsięwzięcia do użytkowania Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Jak wynika z przedłożonego materiału dowodowego emisja substancji gazowych i pyłowych do powietrza na etapie eksploatacji przedsięwzięcia (dwutlenek azotu, tlenki azotu, pył zawieszony PM10, węglowodory aromatyczne, węglowodory alifatyczne, tlenek węgla oraz benzen) dla 2020 oraz 2035 roku nie przekroczy wartości dopuszczalnych poza pasem drogowym, więc nie wymaga zabezpieczeń ochrony środowiska w tym zakresie.

Analizowana inwestycja wpisuje się w działania służące ograniczaniu emisji liniowej, w zakresie ograniczenia emisji PM2,5. Realizacja analizowanej inwestycji skutkować będzie ograniczeniem emisji komunikacyjnej nie tylko w rejonie jej przebiegu, ale również w znacznej części miasta powodując obniżenie tła pyłu zawieszonego PM2,5 i stanowić będzie jeden z elementów prowadzących do osiągnięcia poziomu dopuszczalnego. Należy przy tym zaznaczyć, że oddziaływanie planowanej drogi w zakresie imisji pyłu zawieszonego PM2,5 będzie minimalne i o bardzo niewielkim zasięgu (szacowane maksymalne stężenie

poza liniami rozgraniczającymi dla roku 2020 wynosić będzie ok. 0,30 µg/m^3, a dla roku 2035 – ok. 0,36 µg/m^3), a efekt zmniejszenia tła komunikacyjnego w rejonie wpływu obwodnicy na ruch samochodowy w Warszawie znacznie większy.

Na etapie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się występowania emisji, które powodowałyby przekroczenia standardów jakości powietrza poza terenem, do którego Inwestor będzie miał tytuł prawny.

Na etapie tworzenia dokumentacji szczegółowo analizowano zarówno stan populacji gatunków chronionych, jak i możliwość poprowadzenia trasy w rejonie obszaru Natura 2000 w taki sposób, aby jej realizacja i późniejsza eksploatacja nie wywierały negatywnego wpływu na ten obszar. Projektowana droga nie narusza obszaru chronionego, a zastosowane działania minimalizujące wyeliminują również oddziaływania pośrednie. Inwestycja zlokalizowana jest w odległości ok. 650 m od najbliższego obszaru ochrony siedlisk Natura 2000 Poligon Rembertów PLH140034 w obrębie którego znajduje się rezerwat przyrody „Bagno Jacka". Oprócz sąsiedztwa przedmiotowej inwestycji z ww. obszarami, zlokalizowana jest ona w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Zgodnie z zapisami art. 24 ust. 2 pkt 3 ustawy o ochronie przyrody zakazy dotyczące obszaru chronionego krajobrazu nie dotyczą realizacji inwestycji celu publicznego. W rejonie drogi występują również obszary cenne przyrodniczo, do których należą m.in. „Krzaki Kruka" czy „Bagno Kozie". Ponadto w odległości ok. 350 m od projektowanej trasy znajduje się jeden pomnik przyrody - dąb szypułkowy. Ponadto na przedbiegu trasy lub w jej pobliżu zlokalizowane są płaty starodrzewu.

Z ekspertyzy – stan zachowania roślinności fragmentu oddziału 293 Leśnictwa Wola Grzybowska, Nadleśnictwa Drewnica, RDLP Warszawa z dnia 8 sierpnia 2017r. opracowanej przez Pana Piotra Zaniewskiego i Pana Artura Obidzińskiego wynika, iż „teren ten należy do przeciętnych pod względem wartości przyrodniczych. W jego obrębie wykazano obecność jedynie najpospolitszych gatunków chronionych mchów i porostów. Zbiorowiska leśne nie przedstawiają szczególnej wartości przyrodniczej. Są to bory mieszane oraz ich zbiorowiska zastępcze silnie nawiązujące do borów świeżych. Należą one do najpospolitszych na Mazowszu i niżu polskim zbiorowisk leśnych. Badany teren nie wyróżnia się na tle regionu i kraju pod względem wartości przyrodniczych".

Planowana do realizacji Wschodnia Obwodnica Warszawy przebiega nowym śladem, przecinając na ponad 90% przebiegu tereny leśne. Pozostałą cześć terenu stanowią tereny zurbanizowane - głównie osiedla mieszkaniowe, grunty poprzemysłowe, nieużytki oraz trasy komunikacyjne. Przecinane przez drogę obszary leśne to w zdecydowanej większości monokultury sosnowe nieprzekraczające wieku 70 lat. Są one wynikiem nasadzeń prowadzonych tu na różnego typu gruntach, część na gruntach porolnych, część na osuszonych dawnych torfowiskach, a także na śródlądowych, eolicznych wydmach. Obok monokultur sosnowych dominujących powierzchniowo na opisywanym terenie odnotować można drzewostany brzozowe oraz miejscami występujące kępkowo naturalne olsy. Za wyjątkiem wspomnianych powyżej olsów wszystkie lasy opisywanego terenu poddane są silnej antropopresji. Zaobserwować tu można różne formy degeneracji lasów, w tym wprowadzanie gatunków obcych – niekiedy inwazyjnych. Silne przekształcenia są typowe dla lasów stref podmiejskich - z jednej strony służących ludności za miejsca odpoczynku, rekreacji i spacerów, ale także niestety silnie przekształcanych, a miejscami dewastowanych. W południowej części terenu znajdują się przestrzenie otwarte, które są pokryte bardzo ubogimi murawami. Obraz miejscowych środowisk dopełniają tereny zurbanizowane, na których dominuje dość zwarta zabudowa jednorodzinna, głównie zabudowa wzdłuż ul. Mokry Ług w centralnej części oraz zabudowa Wesołej i Sulejówka w południowej części obszaru objętego analizą. Na większości przebiegu teren jest płaski, tylko miejscami, zwłaszcza w części południowo-wschodniej, ukształtowanie urozmaicają niewielkie wydmy.

Na potrzeby przedmiotowego postępowania administracyjnego dokonano szeregu analiz, w tym przeprowadzono inwentaryzację przyrodniczą obrazującą stan faktyczny w zakresie flory i fauny występującej w rejonie przedmiotowej drogi. Analizując zagrożenia, przyjęto maksymalny możliwy zasięg granic inwestycji uwzględniający powierzchnię terenu obejmującą wszystkie rozpatrywane rozwiązania. Szata roślinna analizowanego terenu cechuje się wysokim stopniem przekształcenia. Wszystkie, nawet z pozoru naturalne fitocenozy, poddawane były silnej antropopresji. Starsze drzewostany sosnowe, które stanowią ok. 90% drzewostanu swoim składem gatunkowym i strukturą nawiązują do zespołów borowych, przy czym nie odnotowano borów bagiennych. Spośród cennych siedlisk przyrodniczych podczas badań terenowych odnotowano występowanie siedlisk: 4030 suche wrzosowiska, 2330 wydmy śródlądowe z murawami napiaskowymi (szczotlichowymi), 7140 torfowisko przejściowe. W ramach realizacji inwestycji ulegnie zniszczeniu 2,77 ha powierzchni siedlisk. Przy czym naruszony zostanie jedynie niewielki fragment płatu siedliska przyrodniczego o kodzie 4030 o powierzchni 0,03 ha, co nie będzie oddziaływaniem znaczącym. Natomiast pozostałe stwierdzone siedliska pozostaną nienaruszone. Spośród gatunków roślin naczyniowych objętych ochroną gatunkową stwierdzono występowanie 4 gatunków: kocanka piaskowa, pływacz, bagno zwyczajne, bobrek trójlistkowy zaś spośród grzybów i porostów – smardz stożkowaty, chrobotek reniferowy, płucnica islandzka. Planowana inwestycja powoduje zagrożenie jedynie w przypadku smardza, jednakże wyeliminowanie jednego stanowiska smardza nie oznacza znacząco negatywnego wpływu na całą populację tego gatunku.

Prowadzona inwentaryzacja przyrodnicza ukierunkowana była także na gatunki fauny. Wśród bezkręgowców odnotowano występowania 15 gatunków objętych ochroną, w większości szeroko rozpowszechnionych w kraju i regionie. Waloryzując badany teren pod kątem jego cenności w odniesieniu do objętych ochroną gatunków bezkręgowców, za najcenniejszy należy uznać rejon obszaru Natura 2000 Poligon Rembertów PLH140034. Wśród odnotowanych gatunków bezkręgowców stwierdzono w buforze 500 m, po obu stornach drogi, obecność gatunku umieszczonego w Załączniku II Dyrektywy Siedliskowej tj. czerwończyka nieparka. Nie przewiduje się, aby realizacja inwestycji spowodowała znacząco negatywne oddziaływania na stanowiska bezkręgowców. Spośród bezkręgowców, z uwagi na skalę inwestycji i kolizję z projektowanym układem drogowym, konieczne będzie przeniesienie stanowiska mrówki rudnicy. Odpowiednie stanowisko zastępcze zostanie wskazane przez nadzór przyrodniczy na etapie realizacji inwestycji.

W kontekście ichtiofauny należy wskazać, iż badany teren jest ubogi w cieki i zbiorniki wodne. Biorąc pod uwagę wyniki inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono, iż rowy melioracyjne w zasięgu odziaływania inwestycji nie stanowią miejsc występowania gatunków ryb. Duża (ok. 500 m) odległość planowanej drogi i węzła Rembertów od zbiorników wodnych rezerwatu przyrody „Bagno Jacka" i lesisty charakter terenu sprawiają, że budowa i eksploatacja tej drogi nie będzie miała wpływu na cechy siedliskowe zbiorników wodnych rezerwatu, które obecnie są jedynie potencjalnym miejscem bytowania ichtiofauny w ogóle, a cennych jej gatunków (strzebla błotna) w szczególności. Po południowej stronie Zielonki obwodnica przekracza jedyny ciek zwany Rowem (Kanałem) Magenta. Po wschodniej stronie Rowu Magenta trasa przekracza najpierw pojedynczy rów w rejonie Mokrego Ługu, a następnie, na terenie poligonu wojskowego, rozległą sieć powiązanych ze sobą rowów melioracyjnych. Wszystkie te rowy stanowią dopływy Rowu Magenta. W ramach prac obejmujących rowy melioracyjne przewidziano oczyszczanie terenu, konserwację koryt (odmulanie dna, profilowanie skarp), umocnienie i wzmocnienie skarp a także przebudowę koryt rowów, aby dostosować ich przebieg do projektowanego układu drogowego. Skarpy w dolnej części przebudowywanych rowów melioracyjnych zostaną umocnione drobnowymiarowymi walcami, skrzynkami siatkowymi lub też geokratą

komórkową z wypełnieniem żwirem. Wszelkie prace związane z regulacją rowów melioracyjnych będą prowadzone pod stałym nadzorem przyrodniczym. Prace związane z przebudową i udrożnieniem rowów melioracyjnych nie wpłyną na stosunki wodne terenów przyległych. Mają one za zadanie jedynie przywrócić funkcje techniczne urządzeń. Zakładane prace nie wpłyną na zwiększony odpływ wody z przyległych terenów. Wynika to z małych spadków podłużnych oraz dużej retencji terenowej - piaszczyste grunty, w których wykopano rowy na terenie poligonu łatwo nasiąkają i z trudem oddają wodę do rowów.

Miejscem bytowania oraz rozrodu płazów w rejonie omawianej inwestycji są głównie okresowe oraz stałe zbiorniki wód powierzchniowych, rozlewiska oraz rowy melioracyjne. W trakcie badań terenowych stwierdzono 9 gatunków płazów i 3 gatunki gadów. Większość rozlewisk zanika już wiosną bądź wczesnym latem, lecz proces ten ulega znaczącym zmianom w poszczególnych latach. Realizacja inwestycji wymaga także częściowego zniszczenia stanowiska płazów nr 9 zlokalizowanego przy przebudowywanym odcinku drogi wojewódzkiej nr 637 (ul. Okuniewska). Jego likwidacja będzie realizowana przy zachowaniu szeregu działań minimalizujących min. obostrzeń czasowych, wygrodzenia terenu czy też przy obecności stałego nadzoru herpetologa, w tym wyłącznie po upewnieniu się, że odłowione zostały wszystkie występujące w nim płazy. Zniszczenie stanowiska wiąże się z koniecznością uzyskania derogacji w odniesieniu do zakazów dot. ochrony gatunkowej zwierząt wynikających z zapisów ustawy o ochronie przyrody. Aby zapewnić odpowiednie możliwości migracji zwierząt w rejonie planowanej drogi zaprojektowano również system przejść dla płazów. Powyższe umożliwi przemieszczanie się osobników poza teren ograniczony drogami wojewódzkimi i drogą ekspresową.

Z kolei w odniesieniu do ssaków należy stwierdzić, że przedmiotowa inwestycja nie przecina korytarzy ekologicznych o znaczeniu międzynarodowym i regionalnym. Zidentyfikowano natomiast powiązania przyrodnicze terenów po których może przebiegać droga z terenami sąsiednimi pomiędzy którymi może zachodzić migracja zwierząt w postaci lokalnych szlaki migracji zwierząt dużych i średnich takich jak: łoś, sarna, dzik, lis, jenot, zając, borsuk, kuna, jeż oraz małe ssaki. W toku badań stwierdzono występowanie 12 gatunków ssaków, w tym 4 gatunki nietoperzy. Aktywność nietoperzy na badanym odcinku przybiera niskie wartości. Zagęszczenia sumarycznie są zbyt niskie, aby można było sugerować istnienie istotnej migracji nietoperzy przez ten obszar. Na większości terenu nie jest możliwe wyznaczenie stałych tras przelotu nietoperzy, ze względu na ogólnie niskie zagęszczenia. W związku z powyższym należy stwierdzić, iż planowana inwestycja nie będzie miała istotnego wpływu na populację nietoperzy występującą na tym terenie.

Najistotniejszym oddziaływaniem związanym z eksploatacją inwestycji jest utworzenie bariery migracyjnej dla zwierząt przemieszczających się lokalnymi szlakami w obrębie areałów leśnych obecnie nierozdzielonych.

W celu spełnienia wymogów ochrony środowiska i zachowania możliwości migracji zwierząt pomiędzy rozdzielonymi obszarami zlokalizowane zostaną przejścia dla zwierząt. Lokalizacja i parametry poszczególnych przejść dla zwierząt zostały zaplanowane w odpowiedni sposób dla migrujących w danym obszarze zwierząt przy uwzględnieniu uwarunkowań technicznych drogi dla lokalizacji takich obiektów (np. odpowiednia niweleta trasy). Zakłada się lokalizację przejść dla zwierząt dużych, średnich i małych (w tym płazów). Planowane przejścia dla zwierząt są wynikiem analizy zebranych danych i w maksymalnym możliwym stopniu zabezpieczają niezbędną łączność ekologiczną od strony projektowanej drogi. Dzięki wprowadzeniu takiego rozwiązania oddziaływanie na migrację zwierząt analizowanej inwestycji zostanie znacznie zminimalizowane. Przecinany przez drogę obszar poligonu pokryty jest regularną siatką rowów melioracyjnych, które dla zachowania istniejących warunków hydrologicznych zostaną zachowane i będą przekraczane przepustami. Przepusty zostaną wyposażone w półki, tak żeby zachować również możliwość migracji

małych zwierząt (w tym płazów) wzdłuż istniejących cieków. Dla zapewnienia pełnej funkcjonalności wszystkie obiekty będą objęte systemem płotków naprowadzających. Dodatkowo w przypadku przejazdów gospodarczych znajdujących się w ok. km 9+140 i 12+640 dla zwiększenia funkcjonalności obiektów pod względem możliwości wykorzystania ich przez małe zwierzęta zostaną zostawione wzdłuż dróg przechodzących pod obiektami gruntowe pasy terenu po obu stronach drogi. Ze względu na zakładany mały ruch pojazdów na drogach poprzecznych i parametry tych obiektów będą one w sposób bardziej efektywny zapewniały możliwość przejść dla małych zwierząt. Dodatkowo rowy odwodnieniowe zlokalizowane w rejonie przejść będą albo skanalizowane, lub posiadać będą nachylenie skarp nie większe niż 1:2,5. Zastosowane rozwiązania zapewnią optymalne warunki do migracji zwierząt. Istotnym jest również fakt, że przedmiotowa droga zostanie wygrodzona ogrodzeniem wysokości 2,4 m ponad poziom terenu i dogęszczona siatką o wielkości oczek 0,5 x 0,5 cm. Zastosowane wygrodzenie uniemożliwi wtargnięcie dużych, średnich, jak i małych zwierząt na jezdnię, dzięki czemu śmiertelność zwierząt na drodze nie powinna mieć miejsca. Również zbiorniki retencyjne zostaną zabezpieczone przed dostaniem się zwierząt. Ze względu na przepisy bezpieczeństwa ruchu drogowego nie można zrezygnować z oświetlenia skrzyżowań. Dlatego oświetlenie drogowe w przypadku konieczności zlokalizowania oświetlenia w rejonie przejść dla zwierząt zostanie wykonane m.in. z zastosowaniem opraw i osłon ograniczającym rozsył światła w innych kierunkach oraz zmniejszoną wysokością i mocą skrajnych latarń.

Planowana inwestycja wiąże się z koniecznością wycinki drzew i krzewów, w tym z kompleksu leśnego. Pomimo, iż docelowe linie rozgraniczające pasa drogowego będą kształtowane w sposób minimalizujący wycinkę i ograniczenie powierzchni leśnych, to i tak wykonanie wycinki o znacznej powierzchni jest niezbędne. Powierzchnia terenów, na których będzie konieczna wycinka obejmie ok. 136 ha. Z uwagi na powyższe, zastosowane zostaną nasadzenia zastępcze w postaci gatunków rodzimych charakterystycznych dla przecinanych siedlisk. Tereny przewidziane pod takie nasadzenia znajdują się na końcowym odcinku drogi w rejonie węzła „Zakręt" oraz w obrębie łącznic węzła „Rembertów" (w przypadku konieczności wycinki drzewostanu wynikającej z konieczności realizacji prac budowlanych lub z samej oceny jakości drzewostanu). Z lokalizacji zaplecza budowy i baz materiałowo-sprzętowych zostaną wykluczone obszary cenne przyrodniczo (Bagno Kozie), obszary z gęstą siecią rowów melioracyjnych oraz obszary poza liniami rozgraniczającymi drogi.

W ramach inwentaryzacji przyrodniczej w rejonie inwestycji odnotowano 96 gatunków ptaków, w tym 79 gatunki lęgowe. Najcenniejszym ornitologicznie miejscem jest Kozie Bagno na poligonie wojskowym koło Wesołej. Kozie Bagno jest dobrym terenem lęgowym i żerowiskowym dla tej grupy zwierząt. Wykryto tutaj lęgi m.in. żurawia, samotnika, kszyka, słonki, jastrzębia, myszołowa. Równie interesujące przyrodniczo są Krzaki Kruka – leżący na poligonie, na granicy badanego obszaru bagienny teren z oczkiem wodnym. Stwierdzono tutaj m.in. krakwę, samotnika, perkozka, cyrankę, cyraneczkę. W wyniku realizacji inwestycji, w przebiegu obwodnicy przez poligon, omijane są jednak najcenniejsze obszary o których mowa powyżej. Na terenach leśnych stwierdzono natomiast m.in.: jastrzębia, krogulca, myszołowa, dzięcioła dużego zaobserwowano również polujące pustułki i przelotnego kobuza i orzełka. Na terenach otwartych poza poligonem także występują lerka i gąsiorek. W korytarzu szerokości ok. 1 km od drogi nie stwierdzono gniazd gatunków ptaków wymagających ustalenia stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu lub regularnego przebywania. Realizacja zamierzenia wiąże się z naruszeniem biotopu lokalnej awifauny, jednak oddziaływanie to nie przyjmie znaczącej skali. W celu złagodzenia wpływu, mając na względzie ochronę gatunków ptaków występujących w rejonie zadrzewień i kompleksu leśnego przewidzianych do usunięcia, wycinka drzew i krzewów oraz zdejmowanie humusu prowadzone będą w okresie od 15 sierpnia do końca lutego,

tj. z wykluczeniem okresu lęgowego ptaków. Dopuszczalne jest prowadzenie ww. czynności w okresie lęgowym ptaków, jednak wyłącznie w wyjątkowych, uzasadnionych przypadkach, po wykonaniu przez nadzór przyrodniczy ekspertyzy ornitologicznej bezpośrednio wyprzedzającej fazę realizacji, której wyniki stwierdzą brak stanowisk lęgowych ptaków w obrębie usuwanych drzew i krzewów oraz zdejmowanego humusu. Jak już wspomniano, wszelkie prace prowadzone będą pod stałym nadzorem przyrodniczym, a w przypadku stwierdzenia naruszenia któregoś z zakazów w odniesieniu do gatunków objętych ochroną, niezbędne będzie natychmiastowe wstrzymanie prac i uzyskanie stosownego zezwolenia. W kontekście awifauny istotnym jest również, że w miejscach gdzie ze względu na przekroczenia norm hałasowych konieczne będzie zastosowanie ekranów, w przypadku ekranów przeziernych, wyposażone one zostaną w elementy uniemożliwiające kolizję ptaków.

Zdaniem tut. organu realizacja planowanej inwestycji przy spełnieniu wskazanych powyżej warunków ograniczających wpływ na obszar Natura 2000, umożliwiających przemieszczanie się zwierząt, zabezpieczeń przed śmiertelnością, zasady niszczenia siedlisk i podnoszoną kwestię stałej obecności nadzoru przyrodniczego, a także szeregu innych, nie spowoduje negatywnych oddziaływań na środowisko przyrodnicze w tym integralność sieci Natura 2000.

Jak wynika z przedłożonej dokumentacji przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na klimat i jego zmiany, nie przewiduje się również wpływu zmian klimatu na trwałość przedsięwzięcia (przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na terenach osuwisk oraz na terenach zagrożonych powodzią). Przedmiotowa inwestycja będzie źródłem emisji gazów cieplarnianych, jednak emisja ta nie wpłynie w istotny sposób na klimat – standardy jakości środowiska w zakresie ochrony powietrza atmosferycznego będą zachowane. Przy budowie i utrzymaniu drogi będą stosowane technologie i materiały które według współczesnej wiedzy sprawdzają się w warunkach klimatycznych Polski i regionie inwestycji. Przy obecnym stanie wiedzy i techniki, nie istnieją budowle i obiekty budowlane ani drogi, całkowicie odporne na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne, zasadnym jest jednak budowa inwestycji zgodnie z aktualnymi przepisami, aktualnym stanem wiedzy i techniki oraz z wykorzystaniem materiałów dopuszczalnych i powszechnie stosowanych do budowy dróg w tym regionie Polski. Zapewni to też adaptację inwestycji do zmian i przyszłych warunków klimatycznych, a w przeciągu efektów wielu lat z pewnością będą konieczne remonty drogi przy których będzie możliwe zastosowanie najnowszej, niedostępnej dziś technologii. Droga została zaprojektowana zgodnie z obecnym stanem wiedzy i techniki.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia najistotniejszym oddziaływaniem na krajobraz będzie wycinka drzew i krzewów wchodzących w skład kompleksów leśnych. Oprócz zajęcia dostępnych dotychczas terenów leśnych zapoczątkowane zostanie tworzenie się nowego elementu w krajobrazie poprzez budowanie skarp nasypów drogi, obiektów inżynierskich oraz innych elementów infrastruktury drogowej.

Na etapie eksploatacji inwestycji utrwalone zostaną w krajobrazie zmiany i podziały, jakie wyniknęły ze zlokalizowania drogi w tym korytarzu. Zanikną również obecne na etapie realizacji oddziaływania związane z jej budową. Zrealizowane przedsięwzięcie stanowić będzie dominantę krajobrazową w szczególności w rejonie węzłów, wiaduktów oraz odcinków poprowadzonych na wysokim nasypie. Na większości przebiegu trasy oddziaływanie to będzie zminimalizowane poprzez otaczające drogę zadrzewienia i kompleksy leśne.

W ocenie organu na obecnym etapie na podstawie materiału dowodowego przedłożonego przez inwestora i zgromadzonego w trakcie prowadzonego postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie można określić wszystkich koniecznych warunków środowiskowych

m.in.: lokalizacji urządzeń ochrony środowiska (urządzenia ochrony wód, ekrany akustyczne). Szczegółowe informacje będą znane dopiero po wykonaniu projektu budowlanego, z tego też względu nałożono na inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny na etapie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

Planowana inwestycja z uwagi na swoją lokalizację i lokalny zasięg oddziaływania w stosunku do granic państwa nie będzie źródłem transgranicznych oddziaływań na środowisko.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie w myśl rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 poz. 138), nie stanowi zakładu o zwiększonym ryzyku lub zakładu o dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej.

Z przedłożonego materiału dowodowego nie wynika potrzeba utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania. Ewentualny obowiązek utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania może wyniknąć z przeprowadzonej analizy porealizacyjnej.

Przy wniosku o wydanie decyzji środowiskowej Inwestor zwrócił się z prośbą o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 § 1 Kpa ze względu na ważny interes społeczny. Uwzględniając argumenty Inwestora, na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018 r. poz. 2096 ze zm.) niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego, inny interes społeczny oraz wyjątkowo ważny interes strony.

Przedmiotowe przedsięwzięcie należy do inwestycji celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym. Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej o długości ok. 10,182 km jest fragmentem zaplanowanego dłuższego układu komunikacyjnego o nazwie Wschodnia Obwodnica Warszawy, która ma zapewnić w odpowiednim standardzie połączenia pomiędzy dużymi podwarszawskimi ośrodkami aglomeracyjnymi, jak również połączyć w całość Warszawską Obwodnicę. Planowana inwestycja znacznie usprawni funkcjonowanie komunikacji w tej części Warszawy i odciąży istniejący układ komunikacyjny Marek, Ząbek, Zielonki, Rembertowa, Wesołej i Sulejówka od dotychczasowego ruchu tranzytowego. Budowa przedmiotowego odcinka drogi istotnie wpłynie na skrócenie czasu niezbędnego na przejazd i poprawi dostępność komunikacyjną terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie trasy. Krótszy czas przyjazdu przyniesie wymierne korzyści zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. W przypadku przedsiębiorstw – nowe połączenie drogowe umożliwi dostęp do większego rynku, skróci czas dostawy i ograniczy koszty dotarcia do odbiorcy. Budowa drogi ekspresowej na przedmiotowym odcinku umożliwi ponadto wyeliminowanie obecnych odcinków zwężenia drogi, które powodują znaczne utrudnienia i zatory w ruchu drogowym. Zastosowanie nowoczesnych technologii zapewni natomiast odpowiednią trwałość inwestycji drogowej i wydłuży czas jej użytkowania. Wysoka jakość nowej drogi ekspresowej wpłynie na dużo niższe koszty eksploatacji pojazdów i wyższą rentowność przewozów. Skrócenie czasu przejazdu spowoduje oszczędności w postaci niższych kosztów eksploatacyjnych, przede wszystkim przyczyni się do redukcji emisji spalin i tym samym do znacznego ograniczenia zanieczyszczenia środowiska.

Budowa przedmiotowego odcinka drogi przyczyni się do:

- poprawy społecznej, ekonomicznej i przestrzennej spójności z krajami Unii Europejskiej na poziomie lokalnym i regionalnym;
- zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, poprawy warunków ruchu (przepustowość, zmniejszenie strat czasu) oraz zapewnienia komfortowego i szybkiego przejazdu wszystkim użytkownikom planowanej drogi;

- zmniejszenia uciążliwości oddziaływań na środowisko powodowanych przez ruch w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, wód powierzchniowych.

Uznano zatem, iż realizacja przedmiotowego przedsięwzięcia jest w pełni wskazana ze względu na przytoczone wyżej uwarunkowania mające wpływ na ochronę zdrowia i życia ludzi.

Biorąc powyższe pod uwagę uznano również, że przedmiotowa inwestycja wypełnia znamiona przesłanki innego interesu społecznego, podlegającego ochronie na mocy art. 108 § 1 Kpa. Zwrócić należy także uwagę na ugruntowane w tym zakresie orzecznictwo sądowo-administracyjne uznające za działania w interesie społecznym: budowę boiska sportowego (por. orzeczenie WSA w Gliwicach z dnia 26 sierpnia 2011 r., II SA/GI 81/11), budowę ulicy (por. orzeczenie NSA z dnia 21 czerwca 1999 r., IV SA 1425/97), czy też sieci elektroenergetycznej, jako inwestycji celu publicznego (por. orzeczenie NSA z dnia 8 marca 2017r., sygn. akt: I OSK 2418/16). Prace związane z budową planowanej inwestycji wpisują się zatem w katalog działań podejmowanych w interesie społecznym, przedkładanym nad interes indywidualny pojedynczych stron postępowania. Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne stanowi inwestycję celu publicznego, a to świadczy o jego szczególnym charakterze z punktu widzenia ogółu, określonego w art. 108 § 1 Kpa mianem interesu społecznego (por. orzeczenie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Krakowie z dnia 20 grudnia 2012 r., sygn. akt: II SA/K r 1535/12).

Wskazać należy także, że przedmiotowe przedsięwzięcie będzie dofinansowywane ze środków unijnych, a w interesie społecznym leży wykorzystanie środków unijnych przewidzianych na realizację infrastruktury drogowej.

Niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności również ze względu na wyjątkowo ważny interes strony. Planowane przedsięwzięcie, jako odcinek całej drogi ekspresowej S17 Warszawa – Lublin, wpisuje się w dokumenty strategiczne i planistyczne o charakterze lokalnym, wojewódzkim czy krajowym, m.in.: Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego, Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020.

Nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności umożliwi inwestorowi podjęcie dalszych działań w celu pozyskania wymaganych w procesie inwestycyjnym decyzji administracyjnych, co przyspieszy realizację przedmiotowego zadania.

Niezbędnym elementem wykonania planowanej inwestycji, leżącej w interesie społecznym, jest niezwłoczne (z uwagi na konieczność uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na całkowicie wstępnym etapie procesu inwestycyjnego) uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w użytecznej, w procesie inwestycyjnym, formie, tj. decyzji ostatecznej lub decyzji nieostatecznej opatrzonej rygorem natychmiastowej wykonalności. Zwłoka w uzyskaniu takiej decyzji i oczekiwanie na zajęcie stanowiska przez organ odwoławczy, które jest możliwe dopiero po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego i wszystkich czynności procesowych z tym związanych, niewątpliwie zagrażają innemu interesowi społecznemu**,** zdefiniowanemu jako realizacja społecznie bardzo potrzebnej inwestycji transportowej.

Jako szczególnie ważny interes strony należy wskazać fakt, że inwestor będzie się ubiegał o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych. Wskazać należy także, że uzyskanie dofinansowania ze środków unijnych jest uzależnione od momentu skutecznego zakończenia poszczególnych etapów procesu inwestycyjnego. W przypadku opóźnienia w realizacji projektu istnieje ryzyko nieuzyskania dofinansowania dla przedmiotowego projektu.

W ocenie organu przy spełnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji, realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku przed wydaniem niniejszej decyzji, wypełniając wymóg art. 10 § 1 i 49 Kpa, obwieszczeniem z dnia 14 maja 2018 r. zawiadomił strony postępowania o zebraniu pełnego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie oraz o możliwości zapoznania się z nim i składania uwag i wniosków w terminie 7 dni od daty doręczenia obwieszczenia, które zamieszczone zostało w Biuletynie Informacji Publicznej RDOŚ w Białymstoku w dniu 14 maja 2018r., było wywieszone na tablicy ogłoszeń RDOŚ w Białymstoku w dniach od 14 maja 2018r. do 29 maja 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Zielonka w dniach od 18 maja 2018r. do 1 czerwca 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Rembertów m. st. Warszawy w dniach od 21 maja 2018r. do 5 czerwca 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy w dniach od 21 maja 2018r. do 5 czerwca 2018r., na tablicy ogłoszeń Urzędu Miasta Sulejówek w dniach od 18 maja 2018r. do 4 czerwca 2018r.

Pismem z dnia 16 maja 2018r. (data wpływu: 21 maja 2018r.), znak: PO VI Pa 12.2018 Prokuratura Okręgowa Warszawa – Praga w Warszawie zwróciła się z prośbą o wypożyczenie akt przedmiotowego postępowania.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku pismem z dnia 22 maja 2018r. poinformował Prokuraturę, iż wypożyczy akta sprawy niezwłocznie po zakończeniu art. 10 Kpa, gdzie strony postępowania mogą zapoznać się z całością zebranego materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w dniu 20 czerwca 2018r. wypożyczył akta sprawy Prokuraturze.

Akta zostały zwrócone przez Prokuraturę w dniu 12 lipca 2018r.

Pismem z dnia 1 sierpnia 2018r. tut. organ zwrócił się do Inwestora z prośbą o zajęcie stanowiska w kwestii podtrzymania wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach (z prośbą o informację, czy lokalizacja inwestycji w wariancie inwestorskim jest ostatecznie przyjętym wariantem preferowanym).

Inwestor pismem z dnia 28 sierpnia 2018r., znak: O.WA.KP-3.WOW.4110.2018.40 zwrócił się do tut. organu z prośbą o wydłużenie terminu wydania decyzji środowiskowej dla przedmiotowego przedsięwzięcia do dnia 31 grudnia 2018r. (w związku z koniecznością wykonania dodatkowej analizy akustycznej zgodnie z pismem Ministerstwa Infrastruktury z dnia 24 sierpnia 2018r.).

W związku z powyższym Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku zawiadomieniem z dnia 30 sierpnia 2018r. wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na dzień 31 grudnia 2018r.

Pismem z dnia 5 grudnia 2018r. tut. organ zwrócił się do Inwestora z prośbą o informację (w terminie do dnia 20 grudnia 2018r.), kiedy Inwestor planuje złożenie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku dodatkowej analizy akustycznej. Inwestor nie ustosunkował się do pisma Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 5 grudnia 2018 r. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom społecznym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach nakłada na Inwestora obowiązek przeprowadzenia przed uzyskaniem pozwoleń budowlanych ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko z opracowaniem aktualnej prognozy natężeń ruchu i analizy akustycznej. Wykonanie przedmiotowej analizy na etapie wykonania projektu budowlanego pozwoli na rozwianie wszelkich wątpliwości społeczeństwa w zakresie oddziaływania hałasu. W przypadku stwierdzenia przekroczeń w tym zakresie Inwestor będzie zobowiązany zaproponować rozwiązania minimalizujące przekroczenia.

W trakcie prowadzonego postępowania (również z udziałem społeczeństwa) do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku wpłynęły uwagi i wnioski: mieszkańców Dzielnicy Wesoła Miasta Stołecznego Warszawy, mieszkańców Sulejówka, Stowarzyszenia Sąsiedzi dla Wesołej (również reprezentowanego przez radcę prawnego Marcina Makowskiego), Parafii Rzymskokatolickiej pw. Opatrzności Bożej Warszawa-Wesoła, Centralnego Szpitala Klinicznego MSWiA w Warszawie, Stowarzyszenia „Towarzystwo Narciarskie Biegówki", Burmistrza Miasta Sulejówek, Stowarzyszenia na Rzecz Ochrony Środowiska i Zasobów Naturalnych „Woda i Przyroda", Zarządu Dzielnicy Wesoła Miasta Stołecznego Warszawy, Zastępcy Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy.

Do tut. organu wpłynęły również:

- UCHWAŁA XLIV/383/2017 Rady Miasta Sulejówek z dnia 28 września 2017 r. w sprawie stanowiska Rady Miasta Sulejówek dotyczącego przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy – w związku z obawami Mieszkańców Sulejówka dotyczącymi zagrożeń dla środowiska naturalnego wynikających z projektowanego przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy wariant nr 3 tzw. zielony. Rada Miasta Sulejówek podtrzymuje swoje negatywne stanowisko wyrażone w uchwale X/62/2015 z dnia 28 maja 2015 r. nie wyrażając zgody na poprowadzenie trasy S 17 przez teren Szkopówki w Sulejówku. Największy niepokój ze strony Mieszkańców jest spowodowany troską o ujęcia wody pitnej dla szybko rozwijającej się południowej strony miasta. Wariant nr 3 tzw. zielony obwodnicy przebiega przez Szkopówkę, m.in. przez należącą do Miasta działkę, na której planowana jest budowa dodatkowych ujęć wody. Ponadto ten wariant przewiduje przebieg obwodnicy w pobliżu zabudowy mieszkaniowej m.in. Klasztoru Zgromadzenia Misyjnego Służebnic Ducha Świętego, co będzie skutkowało licznymi uciążliwościami – zanieczyszczeniem powietrza oraz hałasem - wynikającymi z ruchu drogowego o bardzo dużym natężeniu.
- Stanowisko nr 6 Rady dzielnicy Wesoła Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 13 lipca 2017r. w sprawie budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy – dotychczasowe stanowiska podejmowane przez Radę oraz Zarząd Dzielnicy Wesoła wyrażały zdecydowany protest przeciwko przebiegowi Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) przez teren dzielnicy. Niezrozumiałe są działania inwestora, który pomimo zdecydowanych protestów mieszkańców oraz władz dzielnicy, wskazujących na negatywne oddziaływanie WOW, uporczywie wnioskuje o wydanie decyzji środowiskowej dla wariantu najgorszego dla społeczności Dzielnicy Wesoła: na wysokim nasypie, bez tunelu zabezpieczającego przyległe tereny zabudowane. Decyzja o realizacji Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez teren dzielnicy Wesoła, musi zostać podjęta z poszanowaniem opinii lokalnej społeczności, poprzez przeprowadzenie konsultacji i zaprojektowanie takich rozwiązań proponowanych w niniejszym stanowisku (konieczność budowy w tunelu tych odcinków dróg, które będą przebiegały w pobliżu terenów zabudowanych, maksymalna ochrona terenów o wysokich walorach przyrodniczych, wybudowanie ciągów komunikacyjnych, które umożliwią mieszkańcom Dzielnicy Wesoła swobodne poruszanie się między osiedlami, urzędami, instytucjami, punktami usługowymi itp.), które zminimalizują negatywne oddziaływanie na mieszkańców i środowisko naturalne.
- Stanowisko nr 66 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z dnia 19 kwietnia 2018r. w sprawie wyrażenia protestu dot. preferowanych wariantów Wschodniej Obwodnicy Warszawy oraz rezygnacji z przeprowadzenia rozpraw administracyjnych w postępowaniu o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji – w związku z trwającym postępowaniem dot. wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach realizacji inwestycji polegającej na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (S17) na odcinku węzeł „Drewnica" – węzeł „Zakręt" Rada m. st. Warszawy stanowczo protestuje przeciwko:

- wskazaniu przez Inwestora – Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, jako preferowanego przebiegu trasy przez Dzielnicę Wesoła m. st. Warszawy wariantu 3 (zielonego), a jako zapasowego wariantu 2C (bez tunelu – po terenie – czerwonego);
- braku organizacji przez prowadzącego postępowanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku (po przeniesieniu postępowania przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska) spotkań z mieszkańcami Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy (wymagana forma rozprawy administracyjnej).

Rada m. st. Warszawy wnosi o zgodne przyjęcie i wskazanie przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – Inwestor oraz Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku – wydający decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację inwestycji, jako przewidzianego do dalszych prac projektowych i realizacji kompromisowego w ocenie społecznej wariantu Wschodniej Obwodnicy Warszawy, zgodnego z przebiegiem trasy według Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy, przewidującego jednocześnie budowę tunelu w sąsiedztwie zabudowy mieszkaniowej w rejonie pomiędzy ulicami Niemcewicza i Uroczą, (wariant 2A, z tunelem – czerwony).

- Opinia dotycząca Wschodniej Obwodnicy Warszawy w granicach Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy opracowana przez Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy z kwietnia 2018r.
- Koreferat dotyczący: Budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy w ciągu drogi krajowej nr 17 na parametrach trasy ekspresowej na odcinku od km ok. 3+600 do km ok. 13+782 węzeł „Zakręt" (bez węzła). „Wariant zielony" Raport o oddziaływaniu na środowisko. Tom I, część opisowa, Warszawa, kwiecień 2017 wraz z materiałami uzupełniającymi oraz dokumentami formalnymi. Koreferat został opracowany przez Pana mgr inż. Mariusza Truszkowskiego – akustyka – eksperta Polskiej Izby Ekologii w zakresie ochrony przed hałasem.
- Opinia akustyczna dotycząca projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy na terenie Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy opracowana przez Pana Rafała Rogowskiego oraz Pana Zdzisława Zalewskiego.
- Opracowanie „Las Milowy. Ogólna Inwentaryzacja Przyrodnicza" autorstwa mgr inż. arch. kraj. Anety Jarockiej.
- Wnioski Stowarzyszenia Sąsiedzi dla Wesołej reprezentowanego przez radcę prawnego Marcina Makowskiego z dnia 25 kwietnia 2018r. oraz 30 lipca 2018r. o przeprowadzenie dowodów z następujących dokumentów:
  - wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 22 listopada 2005 r., znak: GDDKiA-O/WA-B.13 m/400/406/2005;
  - postanowienia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 10 lipca 2007 r., znak: DPI-III-8617-25a-KS-PS/07;
  - pisma Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 13 lutego 2007 r., znak: GDDKiA-O/WA-B.13 m/400/74/2007;
  - postanowienia Ministra Środowiska z dnia 6 lutego 2007 r., znak: DOOŚ-6d/12958/2007;
  - stanowiska Krajowej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w sprawie projektu budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Marki" do węzła „Lubelska";
  - pisma Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie z dnia 17 sierpnia 2007 r., znak: GDDKiA O/WA-P.2.1 g/400/426/2007;
  - postanowienia Ministra Rozwoju Regionalnego z dnia 2 października 2007 r., znak: DPI-III-8617-25b-KS-PS/07;

- decyzji Wojewody Mazowieckiego o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia z dnia 29 października 2007 r., znak: WŚR.I.SM,EM/6613/1/80/05;
- analizy wielokryterialnej i oceny eksperckiej wariantów lokalizacji Wschodniej Obwodnicy Warszawy Raport Końcowy, czerwiec 2007 r. wykonany na zlecenie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego DPI/DEF-V/79/2007;
- postanowienia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 23 czerwca 2006 r., znak: ZNS-713-124/506/06.EG,
- pisma Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 5 lipca 2018r, znak: ZS.901.118.2018

na okoliczność uzasadnienia wyników oceny oddziaływania na środowisko przeprowadzonej dla przedsięwzięcia polegającego na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Marki" do węzła „Lubelska" oraz uzasadnienia wskazania wariantu realizacji przedsięwzięcia w wariancie alternatywnym do wnioskowanego przez inwestora i ustaleń, iż wariant alternatywny przedsięwzięcia jest korzystniejszy dla środowiska w zakresie oddziaływań akustycznych, niż wariant wnioskowany do realizacji.

Organ uznał powyższe dowody za wiarygodne i uwzględnił je przy ustalaniu okoliczności faktycznych przedmiotowej sprawy.

Planowane do realizacji przedsięwzięcie spotkało się z dużym zainteresowaniem społecznym. Większość składających uwagi i wnioski jest przeciwna budowie planowanej inwestycji w wariancie 3 (inwestorskim) i opowiada się za budową planowanej obwodnicy w wariancie 2, na odcinku przekroczenia zabudowy mieszkaniowej na terenie dzielnicy Wesoła w wariancie 2A. Część składających uwagi i wnioski jest przeciwna budowie przedmiotowego przedsięwzięcia niezależnie od wybranego wariantu, a część popiera budowę planowanej obwodnicy w wariancie inwestorskim.

Wniesione uwagi i wnioski dotyczyły:

1. Uwagi do raportu: Okładki do Raportu - są udostępnione na stronie RDOŚ Warszawa w oddzielnym pliku niż opracowanie. W publikacji Raportu po raz kolejny zastosowano dziwną formę wydzielenia strony tytułowej od treści raportu, na okładce jest informacja, ze opracowanie jest firmowane przez GDDKiA oraz JPL Project sp. z o.o., natomiast na stronie 8 są wymienieni inni autorzy raportu. Obie informacje są niespójne.

- Strona 6 - w spisie najważniejszych skrótów - skrót „ustawa ocenowa" w objaśnieniu przywołana nieprawidłowo. Ustawa z dnia 3 października 2008 roku o udostępnianiu Informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko dlatego przywołana jest nieprawidłowo, że brakuje w przywołaniu właściwego dziennika ustaw, to znaczy Dz. U. 2016 poz. 353, co oznacza, że aktualny tekst ustawy został uchwalony w 2016 r. Jest to bardzo znaczący mankament dotyczący przywołania podstawy prawnej prezentowanego Raportu., ponieważ w roku 2016 zostały wprowadzone liczne zmiany w zapisach przedmiotowej ustawy mające istotny wpływ na wymogi odnośnie zawartości Raportu.
- Strona 7 - zapisy dotyczące podstawy prawnej opracowania: formalną podstawą opracowania jest umowa z GDDKIA nr44/2012 z dnia 11,04.2012 r." Brak informacji, kto i jakiej treści zawarł umowę z GDDKiA. Umowa jest zawierana przez strony (przynajmniej dwie). Treść umowy nie jest załącznikiem do Raportu, a powinna być dołączona do kompletu publikowanej dokumentacji w związku z następującymi zapisami dotyczącymi istotnych postanowień umowy w SIWZ:[...] „Wraz z odbiorem opracowań Zamawiający przejmuje autorskie prawa majątkowe do opracowań wykonanych w ramach

Umowy. W ramach przejętych praw majątkowych Zamawiający będzie mógł bez zgody Wykonawcy i bez dodatkowego wynagrodzenia na rzecz Wykonawcy oraz bez żadnych ograniczeń czasowych i ilościowych samodzielnego lub z udziałem osób trzecich dokonywania dalszych przekształceń opracowania – w takim przypadku Wykonawca nie ponosi żadnej odpowiedzialności za przekształcone opracowanie i nie jest autorem przekształconego opracowania; autor przekształconego opracowania ma obowiązek podać Opracowanie sporządzone przez Wykonawcę jako materiał źródłowy dla przekształconego opracowania" [...]. GDDKiA zażyczyła sobie przekazanie od projektanta opracowania w wersji edytowalnej (strona 72 SIWZ)". Należy zwrócić uwagę, że opracowanie, w tym zawarta umowa dotyczy nie tylko kosztu wykonania raportu, ale inwestycji kosztującej Polskę miliony zł. Przedstawiając powyższe, pod znakiem zapytania stoi zarówno autoryzacja, jak i kompletność Raportu: na dokumentacji brakuje podpisów projektanta, podpisów autorów poszczególnych rozdziałów lub chociażby informacji, że dokument został podpisany elektronicznie. Zgodnie z wymogami prawa, autorami Raportu powinni być specjaliści, a nie GDDKIA. I odpowiednie zapisy powinny być przez nich autoryzowane.

- Strona 7 c.d. – różne, niejednoznaczne opisy przedmiotu opracowania:
  a) Odcinek od węzła Ząbki do węzła Zakręt zamyka warszawki ring (nieprawda: jest to jeden z kilku ringów, np. jeden z warszawskich ring zamyka droga Marki – Żołnierska – Marsa – Lubelska)
  b) „Przedmiotem opracowania jest WOW na odcinku od km 3+600 do węzła „Zakręt" (bez węzła)
  c) „Przedmiotowe opracowanie obejmuje również węzeł „Drewnica"
  d) „Ze względu na uwarunkowania komunikacyjne GDDKiA podjęła decyzję o podziale inwestycji na dwa odcinki"
  e) Koniec pierwszego odcinka raz jest zapisany jako „do km 3+600" a następnie jako „do węzła „Ząbki"
  f) Początek drugiego odcinka raz jest zapisany jako „od km 3+600" a w następnie jako „od węzła „Ząbki"
  Nie wiadomo, czemu służy takie rozróżnienie i opisanie WOW I jej węzłów - jeżeli uzupełnienie z kwietnia 2017 r. jest próbą przedłożenia jednolitej wersji raportu, to nieudaną, nadal uważam, ze wprowadzony podział odcinka Drewnica - Zakręt służy tylko temu, aby postawić mieszkańców dzielnicy Wesoła przed faktami dokonanymi odnośnie lokalizacji inwestycji i nie ma nic wspólnego z prawidłowym etapowaniem inwestycji i jest niezgodny z prawem.
  Nie wiadomo również, czemu ma służyć powołanie się na decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach z 2007 r. wycofaną z obrotu prawnego (wyrok sądowy dotyczący uchylenia decyzji na obszarze Wesołej oraz wygaszenie decyzji na odcinku Drewnica Zakręt) - to tak, jakby powoływać się obecnie na zapisy konstytucji z 1952 r.
  Takie postępowanie organów administracji (przywoływanie nieważnych aktów prawnych) jest socjotechniką, powodującą stan niepewności prawnej i ogranicza prawa obywateli do ochrony swych uprawnień przed organami administracji publicznej i przed sądami. (Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18.11.1993 r. sygn. III ARN 49/93).
- Strona 8 - z treści tej strony nie wynika, czy Autorzy pracują w firmie JPL Project Sp. z o.o., czy w GDDKiA. Nie podano, jacy to są specjaliści. Nie ma autoryzacji poszczególnych rozdziałów Raportu, nie ma nawet informacji, kto jest autorem poszczególnych rozdziałów. Zdaniem wnoszących uwagi jest to istotna wada raportu pozwalająca na unikniecie odpowiedzialności za błędy w raporcie i ich katastrofalne skutki. Od 1 stycznia 2017 r. weszły w życie przepisy prawne, zgodnie z którymi autorzy raportów o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko muszą mieć odpowiednie

wskazane w ustawie wykształcenie lub doświadczenie. Nowelizacja ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw ma zapewnić, że sporządzane w toku postępowań raporty o oddziaływaniu przedsięwzięć na środowisko mają mieć odpowiednią jakość i autoryzację. Nowelizacja wprowadza wymóg podpisania raportu i karty informacyjnej przez jego autora, a jeśli wykonawcą raportu jest zespół autorów - przez kierującego tym zespołem, wraz z podaniem imienia i nazwiska oraz daty sporządzenia raportu. Dodatkowo do raportu należy załączyć oświadczenie o spełnieniu wymagań nałożonych na autorów raportów. Zmiana przepisów wynika z dyrektywy 2014/52/UE, która wprowadza wymóg przygotowania raportu przez ekspertów posiadających odpowiednie kompetencje.

- Strona 9 - w tabeli 2-1 „Historia prac oraz najistotniejsze decyzje dotyczące przebiegu trasy WOW" brakuje następujących - bardzo istotnych informacji:
  • 29.09.1994 r. miasto Wesoła podjęło uchwałę o realizacji wariantu 11 WOW.
  • 1998 r. - Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania m. st. Warszawy, cel studium „Warszawa metropolią europejską o globalnym znaczeniu jednocześnie przyjazna dla swoich mieszkańców" studium rekomendowało rezygnacje z WOW przez Wesołą (drogowo niczego nie rozwiąże, a zniszczy wartościowe środowisko).
  • 06.02.2007 r. - uzgodnienie przez Ministra Środowiska wariantu W3 przebiegającego przez gminę Halinów.
  • 17.02.2010 r. - orzeczenie Naczelnego Sądu Administracyjnego sygnatura akt 11 OSK 1816/09 o unieważnieniu postanowienia Ministra Rozwoju Regionalnego dotyczącego uzgodnienia wariantu IIIa.
  • 25.06.2010 r - Wyrok WSA sygn. akt IV SA/Wa 631/10 - o uchyleniu postanowienia GIS nr GIS-HŚ-NZ-0261-26-2/PP/09 w przedmiocie wznowienia postępowania, wznowiono postępowanie dotyczące legalności postanowienia PWIS.
  • 26.10.2010 - wyrok WSA sygn. akt IV SA/Wa 2066/09 -uchylenie decyzji Wojewody Mazowieckiego nr WŚR.I.SM,EM/6613/l/80/05 z dnia 19 października 2007 r. oraz decyzji GIOS utrzymującej postanowienie Wojewody.
  • 05.01.2011 - podjęcie uchwały Rady Ministrów, która w przyjętym Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011-2015 nakazała zmianę wariantu WOW w celu ominięcia konfliktów środowiskowych i społecznych.
  • 16.08.2013 r., - postanowienie Głównego Inspektora Sanitarnego, który uchylił zaskarżone postanowienie Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego z dnia 8 sierpnia 2011 r., a rozstrzygając sprawę merytorycznie odmówił uchylenia postanowienia z dnia 23 czerwca 2006 r. (uzgadniającego przebieg WOW wg wariantu IIIa i 1) - tylko dlatego, że od jego wydania upłynęło ponad 5 lat, jednocześnie wskazując, że postanowienie to zostało wydane z naruszeniem prawa.
  Reasumując, na obu odcinkach: Marki-Drewnica oraz Zakręt-Lubelska została utrzymana decyzja środowiskowa bez wymaganych prawem uzgodnień środowiskowych, a ta Informacja została pominięta w Raporcie. Równocześnie w tabeli 2-1 są nieprawdziwe informacje:
  • W latach 1987-1997 analizowano nie 6 lecz 4 warianty wraz z dwoma podwariantami (I, II, III, IIIA, IV,IVA)
  • W planie zagospodarowania przestrzennego miasta Wesoła nigdy nie było wpisane WOW i nie było rezerwy pod tę inwestycję, rok 2005 niczego nie zmienił. W roku 2007 roku Ustawodawca wyłączył budowę autostrad i tras ekspresowych spod planowania przestrzennego - ale nie zmieniło to faktu, że nadal nie było i nie ma rezerwy pod WOW w dzielnicy Wesoła.

• W studium uwarunkowań m. st. Warszawy z 2006 roku zostały na wniosek Rady Dzielnicy wpisane 3 warianty z 2005 r.: to jest W2, WIIIA i W3 przez Halinów - do czasu rozstrzygnięcia postępowania, przy czym należy podkreślić, ze Studium uwarunkowań nie jest dokumentem obowiązującym - tylko MPZP - Miejscowe Plany Zagospodarowania Przestrzennego są obowiązujące przy planowaniu inwestycji (od 2007 r. z wyłączeniem dróg publicznych).

- Strona 9 - pod tabelą (jak omówiono powyżej - zawierającą błędy i niepełne informacje) zostało umieszczone krótkie omówienie „wieloletnich prac" zmierzających do wytyczenia trasy WOW. Warianty przebiegu omijające Wesołą zostały odrzucone „aprori" - autor po subiektywnej ocenie odrzucił je i nie poddał dalszej analizie. Wariant biegnący przez gminę Halinów został odrzucony, ze względu na:
  • jest dłuższy o 9 km (od czego dłuższy?)
  • na tym przebiegu jest obszar Natura 2000 - nie sprecyzowano jaki obszar, kiedy wyznaczony i czy nie można wyznaczyć trasy, która ominie ten obszar i nie naruszy jego integralności. Przebieg WOW przez Wesołą przecina obszar Natura 2000 ale GDDKiA nie zrezygnowała z tego przebiegu
  • protesty mieszkańców Halinowa - dziwne, że wieloletnie protesty mieszkańców Wesołej nie przeszkadzają drodze WOW.
  Wariant biegnący wzdłuż ul. Bronisława Czecha
  • wymaga ponoć budowy dwóch dróg równoległych do WOW - podobnie jak w proponowanym przez GDDKIA przebiegu przez Wesołą - ze względu, że droga ekspresowa nie obsługuje przyległego terenu muszą być drogi, które takie połączenia zapewnią.
  Wariant biegnący wzdłuż linii kolejowej •
  podobno powodował konieczność przecięcia linii kolejowej w kilku miejscach pod nie korzystnym kątem (skoro wzdłuż linii to po co ją przecinać w kilku miejscach i to pod niekorzystnym kątem?) Poza tym kolizja ze strzelnicami występuje we wszystkich proponowanych przebiegach przez Wesołą.
  W raporcie nie poddano analizie wariantu przebiegającego po obrzeżu Poligonu, jako kontynuacji dróg z Mostu Północnego (Marii Curie -Skłodowskiej) planowanych w Studium, wariantu nie kolidującego ze środowiskiem, omijającego Gminę Halinów i łączącego się z A2 w węźle Lubelska. Nie podano, z jakiego powodu nie rozpatrywano tego wariantu zgłoszonego w poprzednim postępowaniu, opracowanego przez fachowców od dróg i leśnictwa.
  Z Raportu wynika zatem że GDDKIA chciała zajmować się tylko wariantem przecinającym Warszawę Wesołą, pomimo że ma tożsame mankamenty, na podstawie których GDDKiA wykluczyła z postępowania inne warianty. Nie wiadomo tym samym, dlaczego przejście przez Wesołą jest wariantem (wg GDDKiA) optymalnym. Nie ma z czym porównać.
- Strona 10 - znowu odwołanie do nieważnej decyzji środowiskowej, iż potwierdza (czas teraźniejszy!) że lokalizacja WOW spełnia wymagane cele inwestycji - nie podano jakie są cele inwestycji. Zostały wymienione cele opracowania Raportu, a w dalszej części opisano spodziewane efekty realizowanej Inwestycji. Efekty to nie to samo, co cele. W jakim celu buduje się WOW - nie wiadomo.
  Zgodnie z wyrokiem WSA z 26.10.2010 r: „Sąd miał na uwadze potrzebę oceny w jakim zakresie zaskarżone orzeczenie dotyczy interesu prawnego Skarżących. Jak wskazano wcześniej, skarżący mają interes prawny na odcinku, gdzie określono jej przebieg przez dzielnicę Wesoła. Aby faktycznie nie zamykać realnej możliwości poszukiwania innych wariantów z pominięciem jej oddziaływania na prawnie chronione interesy skarżących, zasadne było uchylenie decyzji w zakresie, w jakim dotyczy ona odcinka, gdzie

analizowano jej przebieg w trzech wariantach (Wl, W2, WIIIA)". Znając wyrok sądowy GDDKiA sama wystąpiła z wnioskiem o wygaszenie decyzji, chcąc odwrócić uwagę od treści wyroku, wręcz nakazującego szukanie innego wariantu. Zignorował również zalecenia Rady Ministrów, która w przyjętym Programie Budowy Dróg Krajowych i Autostrad na lata 2011-2015 nakazała zmianę wariantu WOW. W swoim wniosku GDDKiA pominęła informację o konfliktach społecznych, które obejmowały swoim zasięgiem całą Wesołą i skutkowały wieloma procesami sądowymi.

- Strona 10 „Spodziewane efekty realizowanej inwestycji" - nieprawdziwe, wprowadzające w błąd:
  • usprawnienie funkcjonowania transportu poprzez zamknięcie ringu nie nastąpi, przeczą tej tezie opracowania niezależnych specjalistów od drogownictwa oraz obecne potoki ruchu;
  • zmniejszenie natężenia ruchu na istniejących ciągach komunikacyjnych - nieprawda ciągi zostaną zlikwidowane albo podporządkowane WOW, a mieszkańcy Wesołej głównie jeżdżą do Warszawy, ruch proponowany poprzez WOW (Marki lub Lublin nie spełnia oczekiwań mieszkańców Wesołej);
  • poprawa warunków ruchu oraz bezpieczeństwa drogowego w rejonie inwestycji - jest to nowa droga - jak można poprawić bezpieczeństwo drogi, której nie ma?
  • umożliwienie aktywizacji gospodarczej terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie drogi - ironia i hipokryzja. Budowa WOW oznacza zamianę działek o zabudowie rezydencjalnej i rzadkiej na zabudowę przemysłową, środowisko przyjazne ludziom i przyrodzie zostanie zniszczone;
  • poprawa stanu technicznego dróg lokalnych położonych w rejonie WOW (nie podano których dróg) - zwykle budowa drogi nie wiąże się z modernizacją dróg istniejących obok, a raczej z ich dyskryminacją, zwłaszcza że drogi lokalne zostaną podporządkowane lub przecięte WOW, a dla zachowania elementarnej komunikacji zostaną zbudowane w wielu miejscach przejścia techniczne (tzw. „norki").
- Strona 11 i 12
  Tabela 2-2 Natężenie ruchu drogowego na wybranych odcinkach dróg krajowych wg GPR 2010:
  - brak podania oznaczenia skrótu GPR zarówno w bieżącym tekście jak w spisie skrótów na str.8
  - tabela nie jest aktualna, ponieważ Generalny Pomiar Ruchu był wykonywany w 2010 roku, a raport powstał w 2017 r.
  - tabela 2-2 nie uwzględnia drogi ekspresowej S2 i autostrady A2, a budowa POW ma istotne znaczenie dla poszukiwania optymalnego przebiegu WOW, przebiegu nie kolidującego z trasą Marki - Żołnierska - Marsa. Proponowane WOW przez Wesołą „konkuruje" i koliduje z tym przebiegiem i nic nie wnosi dla rozwiązań drogowych Marki-Lubelska.
  - szereg informacji zamieszczonych w Tabeli 2-2 jest zupełnie nie na temat (obwodnica Siedlec, obwodnica Wyszkowa, obwodnica Ostrowa Mazowieckiego) dane są „od czapy" - zupełnie nie dotyczą potoków ruchu WOW.
  Pouczający jest fakt, że funkcjonalne obwodnice nie mogą być trasami szybkiego ruchu.
- Strona 13 - Opracowano prognozę na rok 2012 - to brzmi humorystycznie, ten rok już minął - prognoza zawsze dotyczy przyszłości, a na temat lat, które minęły, podaje się rzeczywiste dane, można podać jakie były różnice pomiędzy danymi rzeczywistymi, a danymi prognozowanymi, jest to wtedy jednak ocena narzędzia użytego do prognozowania (o ile dane z prognozy na 2012 r. są potrzebne, wg wnoszących uwagi są zbędne).

- Strona 14 - parametry techniczne S17 są porównywalne ż parametrami autostrady, zatem nazywanie WOW obwodnicą jest nadużyciem.
- Strona 15 - umieszczono dwa sprzeczne zapisy:
  - zjazd techniczny Poligon przeznaczony tylko dla wojska;
  - zjazd techniczny Poligon został zaprojektowany z dwoma miejscami dla inspekcji transportu samochodowego (po pierwsze - nie ma takiej Instytucji jest Inspekcja Transportu Drogowego (ITD) przeznaczona dla kontroli pojazdów i pobierania opłat. Nie jest to wojskowa instytucja. Autorzy Raportu nie powinni takich pojęć mylić, błąd wystąpił już w pierwszej wersji Raportu, nawet jeśli literówka ma małe znaczenie, to zaliczenie ITD do obiektów wojskowych jest zwyczajnym mataczeniem.

2. Dlaczego nie przeprowadzono weryfikacji pomiarami połączonych modeli ruchu dla stanu istniejącego - wówczas rok 2012? Skoro jeden z modeli weryfikowano pomiarami z roku 2005, a drugi model weryfikowano pomiarami z roku 2010, to w jaki sposób połączono te modele i jak zachowano spójność obu modeli ruchu?
3. Dlaczego nie zamieszczono podstawowych wyników dla prognoz ruchu samochodowego, uzyskanych bezpośrednio z modelu ruchu, tj. wielkość prognozowanego ruchu samochodowego, w podziale na strukturę rodzajową pojazdów - sumy macierzy ruchu, wyniki pracy transportowej: czasowej i dystansowej, średnie prędkości komunikacyjne. Dlaczego nie zamieszczono żadnego rysunku ilustrującego rozkład ruchu samochodowego w zamodelowanej sieci drogowej dla poszczególnych wariantów?
4. Skoro w Raporcie opisano 8 wariantów z podwariantami, to: dlaczego wykonawca przyjął tak duże uproszczenie w założeniach do prognoz? Przebieg trasy jest różny dla wszystkich ośmiu wariantów. Warianty różnią się zarówno przebiegiem, długością, warunkami terenowymi (tunel, wykop, po terenie) oraz regulacją dostępności do drogi ekspresowej S17, poprzez wariantowanie budowy węzła drogowego „Wesoła". Samo uwzględnienie zmian w długości trasy dla poszczególnych wariantów będzie miało przełożenie na ilość zanieczyszczeń odkomunikacyjnych. Różnica między najkrótszymi wariantami: 3 i 4 oraz wariantami najdłuższymi: 5 i 8 wynosi 900 m. Uproszczone przeliczenie dla prognozowanych natężeń ruchu (str. 27 raportu, tabela 2-13, [1]) około 73 000 pojazdów/dobę w roku 2035, przekłada się na 65 700 poj/km różnicy. Czy taka różnica w dystansowej pracy transportowej pojazdów, a co za tym idzie różnica w ilości zanieczyszczeń odkomunikacyjnych, nie powinna zostać uwzględniona i ujęta w kryteriach stanowiących podstawę wyboru wariantu preferowanego?
5. Dlaczego w zbiorczej tabeli kryteriów (str. 244, tabela 8-6, [1]), obliczone średnie wzrosty poziomów hałasu są jednakowe dla podwariantów A,B,C, tj. warianty 1,2,5,8, skoro ich przebiegi różnią się terenowe, tj. tunel, wykop, po terenie.
6. Najnowsze założenia, wskaźniki ekonomiczne, jak również planowany rozwój sieci drogowo-ulicznej Warszawy i Polski są inne, niż zakładano w roku 2012. Biorąc również pod uwagę odległość czasową wykonania opracowania (rok 2012) oraz to, że można obecnie wykorzystać najnowsze dostępne modele ruchu, należy prognozę ruchu powtórzyć, przynajmniej żeby zweryfikować historyczne prognozy z roku 2012, wykonane na bazie modeli z roku 2005 - WBR oraz 2010 - GPR.
7. W związku z planowaną inwestycją budowy WOW przez ścisłe centrum dzielnicy Wesoła, w wariancie zielonym, należy wnikliwie zbadać i przeanalizować szkodliwy wpływ - najpierw prac budowlanych, potem samego użytkowania trasy szybkiego ruchu w bezpośrednim sąsiedztwie z Kościołem pw. Opatrzności Bożej w Wesołej, w ujęciu z planem rozbudowy szybkiej kolei wzdłuż dzielnicy – na budynek świątyni. Kościół projektu prof. Malgheriniego, zaadaptowany przez architekta K.S. Jakimowicza został wybudowany na gruntach fundatora, księcia Emanuela Bułhaka, na Górze Milowej, która jest wzniesieniem wydmowym. Świątynia o wyglądzie wczesnochrześcijańskiej budowli

stanowi integralną całość z wnętrzem kościoła w stylu neoromańskim dzięki polichromii i drogi krzyżowej „Via Crucis”, autorstwa prof. Jerzego Nowosielskiego. Dzieła te wraz z polichromią domu rekolekcyjnego, który z kościołem, plebanią i cmentarzem, tworzy kompleks terenu parafii „Opatrzności Bożej”, zostały wpisane do rejestru zabytków pod nr rejestru B-38, na mocy decyzji WKZ nr 90/04, z dnia 31 marca 2004 roku, wydanej przez Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Warszawie. Ponadto w raporcie nie uwzględniono wszystkich zabytków znajdujących się w otoczeniu planowanej inwestycji. Raport o oddziaływaniu planowanego przedsięwzięcia na środowisko nie uwzględnia wpływu planowanego przedsięwzięcia na następujące zabytki położone w zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia; ul. Reymonta 1, Reymonta 9, ul. Niemcewicza 78, ul. Kościuszki 3, ul. 1 Maja 6, 1 Maja 13, 1 Maja 15, ul. Narutowicza 3, ul. Sapiehy 2, Sapiehy 6, ul. Raczkiewicza 26, Raczkiewicza 28, ul. Armii Krajowej 44, Armii Krajowej 60, Armii Krajowej 72, ul. Syrokomli 4.

8. Niedopuszczalne, arbitralne, bezpodstawne i metodologicznie niejasne obniżenie wyliczonej prognozy emisji o 0,5 dB dla 2020r. i o 1,5 dB dla 2035r. powoduje zaniżenie prognozy hałasu i jego zasięgu oraz umożliwia projektowanie ekranów akustycznych o zaniżonej efektywności, przy czym powołane postępowanie narusza zasadę przezorności.
9. Zastosowanie zaniżonego czynnika korekcji dla nawierzchni drogi powoduje zaniżenie prognozy emisji z drogi S-17 oraz pozwala na zaprojektowanie ekranowania akustycznego o obniżonej efektywności, przy czym powołane postępowanie jest sprzeczne z zasadą przezorności.
10. Analiza skumulowanych oddziaływań linii kolejowej nr 2 Warszawa-Terespol i WOW nie zawiera informacji o przyjętej metodzie liczenia hałasu kotkowego, opiera się na wątpliwych danych o przyszłym ruchu pociągów, zaś dla niektórych punktów immisji przedstawia dane liczbowe, które przeczą twierdzeniom (o nieprzekraczaniu dopuszczalnych poziomów hałasu) zawartym w części opisowej oraz są sprzeczne z odpowiadającymi im danymi z tabel immisji; dla niektórych innych punktów imisji prognozowane wzrosty poziomu hałasu po zbudowaniu WOW sięgają nawet 15 dB, co odpowiada bardzo znacznemu pogorszeniu klimatu akustycznego.
11. Niejasności, braki i sprzeczności w opisie metodologii i wyników utrudniają lub uniemożliwiają ocenę analizy przez Organ, tym samym nie pozwalają na uznanie powołanej prognozy akustycznej za podstawę do określenia środowiskowych uwarunkowań realizacji przedmiotowej inwestycji.
12. Do porównania wariantów autorzy Raportu wybrali zestaw parametrów, który przez swój niemiarodajny charakter utrudnia wskazanie wariantów o stosunkowo najmniejszej szkodliwości akustycznej; a jednocześnie zignorowali wyniki własnych obliczeń, które udzielają jednoznacznej odpowiedzi w tym zakresie.
13. Negatywny wpływ wariantów zielonych na życie i zdrowie ludzi, na florę i faunę, na walory krajobrazowo-przestrzenne, dokumenty planistyczne i konflikty społeczne, analiza wielokryterialna:

a) Fragment raportu OOŚ z kwietnia 2017r. - str. 152:
„7.2. Wpływ na warunki zdrowia i życia ludzi
Liczba budynków mieszkalnych znajdujących się w odległości do 300 m od osi drogi od analizowanych wariantów wynosi:

- wariant 1 i 2; 300, - czerwony
- wariant 3 i 4: 402, - zielony
- wariant 5 i 8: 320, - czerwony
- wariant 6 i 7: 410. - zielony"

b) Fragment raportu OOŚ - maj 2015 r. (str.173), usunięty w raporcie OOŚ kwiecień 2017r. (str.152)

„7.2. Wpływ na warunki zdrowia i życia ludzi

Niekorzystnym oddziaływaniem zarówno na etapie budowy jak i na etapie eksploatacji będzie rozdzielenie zwartych struktur przestrzennych, tj. obszarów miejskich obecnie tworzących jedną całość. Takie rozdzielenie będzie szczególnie dotkliwe na końcowym odcinku trasy w wariantach 3, 4, 6 i 7 [zielone] który rozdziela centrum Wesołej, gdzie zlokalizowanych jest większość instytucji państwowych, z pozostałymi osiedlami. Dodatkowym negatywnym oddziaływaniem jest przecięcie terenu zalesionego pełniącego funkcję rekreacyjną zarówno dla mieszkańców Wesołej jak i Sulejówka. Podobne rozdzielenie struktur przestrzenno-społecznych występuje w przypadku realizacji inwestycji w podwariantach B i C dla wariantów 1, 2, 5 i 8 na terenie dzielnicy Wesoła. Tunel zaproponowany na tym samym odcinku w wariantach 1, 2, 5 i 8 (w podwariancie A – [czerwony] nie spowoduje tak wyraźnej zmiany w stosunku do stanu istniejącego, zwłaszcza, że teren nad tunelem planuje się zagospodarować w kierunku rekreacyjnym."

c) Raport OOŚ kwiecień 2017 r. Str.167

Tabela 7-14 Porównanie średnich zasięgów hałasu [m] w poszczególnych wariantach

Wariant	*2020 (bez ekranów)*			*2035 (bez ekranów)*			*2035 (z ekranami)*		
	LAeqD 61 dB	LAeqD 65 dB	LAeqN 56 dB	LAeqD 61 dB	LAeqD 65 dB	LAeqN 56 dB	LAeqD 61 dB	LAeqD 65 dB	LAeqN 56 dB
2A – czerwony tunel	298	173	265	332	193	295	291	166	255
3 zielony	349	211	317	386	235	346	343	201	302

d) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str. 232

„ 8.2 Przyjęte kryteria i ocena ich istotności

Analizując otrzymane wartości wzrostu poziomu hałasu po wybudowaniu drogi względem poziomu hałasu kolejowego wynika, że mniej korzystnymi wariantami są warianty 3, 4, 6 oraz 7 [zielone] Dla tych wariantów prognozuje się największy wzrost poziomu hałasu po wybudowaniu drogi. Są to warianty, których przebiegi (dzielnica Wesoła od strony ul, Niemcewicza) wraz z linią kolejową (równoległą do ul. Okuniewskiej) - jako dwa znaczące źródła liniowe położone blisko siebie - okalają osiedle mieszkaniowe. Powoduje to wystąpienie największej kumulacji hałasu na dość dużym obszarze zabudowy mieszkaniowej."

e) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str. 272

„10.2. Ochrona przed hałasem i wibracjami

W wariantach 1, 2, 5, 8 (w podwariancie A) [czerwony w tunelu] obiektem pełniącym funkcje urządzenia ochrony środowiska przed hałasem będzie tunel zlokalizowany na odcinku rejonu ul. Niemcewicza do rejonu ul. Uroczej w Wesołej."

f) Raport OOŚ kwiecień 2017 r. Str.187-188

„7.6.2.0ddziaływaniie na wody podziemne

W konflikcie z projektowaną obwodnicą mogą znajdować się następujące ujęcia wód podziemnych:

Ujęcie wodociągu Wesoła (ujęcie nr 8) przy ul. I Praskiego Pułku 31 (wariant trasy 3, 4, 6, 7 [zielone]

Średnia izolacja użytkowego poziomu wodonośnego. Projektowana była strefa ochronna ujęcia, nie została jednak ustanowiona. Wyznaczono obszar ograniczony izochroną 25 lat dopływu wody do ujęcia, który droga przecina na odcinku km 10,550 - 11,150. Ze względu na czas potencjalnego dopływu wód z powierzchni terenu poniżej 25 lat, istnieje zagrożenie dla ujęcia migracją zanieczyszczeń z drogi. Na tym odcinku zalecane jest zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza omawiany odcinek. Nie należy stosować infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.

- Ujęcie dla Byłego Oddziału Rełiabilitacji Neurologicznej Centralnego Szpitala Klinicznego MSWiA (nr 12) przy ul. Niemcewicza 82 w Wesołej (wariant trasy 3, 4, 6, 7 [zielone]

Średnia izolacja użytkowego poziomu wodonośnego wskazuje na istnienie potencjalnego zagrożenia dla ujęcia. Zalecane zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza odcinek ok. km 11,000 ~ 11,650, Nie należy stosować infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe.

Ujęcie komunalne dla Sulejówka (nr 18): Jest to obszar średniej izolacji użytkowego poziomu wodonośnego. Naturalny kierunek wód skierowany jest od ujęcia do drogi, co minimalizuje oddziaływanie. Droga przebiega poza obszarem ustanowionej strefy ochronnej (ochrony pośredniej), Obecnie eksploatowane są studnie nr St. 4 i St. 5.

- warianty wschodnie przebiegają na granicy obszaru spływu wód do ujęcia (warianty 3 i 4 ok. km 12+600, natomiast warianty 6 i 7 ok. km 12+900) zgodnie z opracowaniem "Uzupełnienia do dokumentacji hydrogeologicznej ujęcia wód podziemnych z utworów czwartorzędowych w Sulejówku w części dotyczącej projektu ustanowienia strefy ochronnej" dotyczącym aktualnie eksploatowanych studni podstawowych St. 4 i St. 5, Polgeol, IX. 2004, natomiast wariant zachodni przebiega poza strefą dopływu do ujęcia;

- wariant trasy 3, 4, 6, 7 przecina obszar spływu wód do ujęcia na odcinku km 11,850 - 13,400 [odcinek o długości 1,550 m]

- wariant trasy 1, 2, 5, 8 (z pod wariantami) przecina obszar spływu wód do ujęcia na odcinku km 13,000- 14,000 [odcinek o długości 1,000 m]

g) Raport OOŚ kwiecień 2017 r. Str.211

„7.9. Wpływ inwestycji na florę i faunę, obszary objęte ochroną, w tym obszary Natura 2000

Oddziaływanie na pozostałe ssaki

W przypadku realizacji przebiegu wschodniego (warianty 3, 4, 6, 7 [zielone]) utracone zostaną siedliska leśne możliwe do zachowania. W przypadku realizacji drogi w przebiegu wschodnim [powinno być – zachodnim] (warianty 1,2, 5, 8 - z podwariantami [czerwone]) realizacja inwestycji nie będzie miała wpływu na uszczuplenie zasobów przyrodniczych o siedliska ssaków.

Z punktu widzenia konieczności ochrony ssaków i ich siedlisk najkorzystniejszy jest zgodny z przebiegiem zachodnim na odcinku poligonu i dzielnicy Wesoła z poprowadzeniem odcinka drogi w tunelu (wariant 2A, 1A)

h) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str. 255.

„9.5. Oddziaływania skumulowane

Oddziaływanie na zwierzęta i rośliny :

Zlokalizowanie korytarza drogi SI7 w wariantach 3, 4, 6, 7 [zielonych] w terenie leśnym znajdującym się po południowej stronie drogi wojewódzkiej nr 637 (ul. Okuniewska) i dalej pomiędzy osiedlami Groszówka i Wola Grzybowska w dzielnicy Wesoła ogranicza obszar użytkowany przez zwierzęta i stanowiący lokalny szlak migracyiny w kierunku wschód zachód (głównie saren, dzików i lisów, sporadycznie łosi). Już w stanie istniejącym korytarz ten jest zawężony w rejonie ul. I-go Praskiego Pułku przez wysunięty względem pozostałej zabudowy budynek Ochotniczej Straży Pożarnej. Po zlokalizowaniu trasy w ww. wariantach będzie to miejsce kumulacji oddziaływań barierowych wpływających na możliwość swobodnej migracji zwierząt."

i) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str.212

„7.10. Wpływ inwestycji na walory krajobrazowo-przestrzenne

Budowa trasy WOW w każdym z prezentowanych wariantów niewątpliwie wpłynie na obszary położone w jej bezpośrednim sąsiedztwie, Powstanie nowy obiekt infrastrukturalny, który zaburzy dotychczasowy układ przestrzenny i krajobraz.

Faza realizacji przedsięwzięcia

Najistotniejszym oddziaływaniem w trakcie realizacji przedsięwzięcia będzie wycinka drzew i krzewów wchodzących w skład kompleksów leśnych i terenów zadrzewionych. Szacuje się, że powierzchnia terenów, na których będzie konieczna wycinka, może objąć w zależności od wariantu powierzchnię od ok. 120 do ok. 150 ha. Na tym etapie rozpocznie się również proces rozdzielania i fragmentacji kompleksów leśnych. Widoczne zmiany będą zachodzić również w obrębie terenów o większej urbanizacji (dzielnica Rembertów i dzielnica Wesoła - wszystkie warianty i miasto Sulejówek - warianty 3, 4. 6, 7). Oprócz zajęcia dostępnych dotychczas terenów leśnych zapoczątkowane zostanie tworzenie się nowego elementu w krajobrazie poprzez budowanie skarp nasypów drogi, obiektów inżynierskich oraz innych elementów infrastruktury drogowej."

j) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str. 212-214

„7.10. Wpływ inwestycji na walory krajobrazowo-przestrzenne

Dodatkowo ocenie poddano funkcjonalne wykorzystanie przestrzeni, które oceniono badając liczbę budynków użyteczności publicznej znajdujących się w pasie ok. 500 m po obu stronach planowanej trasy. Należy zaznaczyć że wpływ wariantów na struktury funkcjonalne ma miejsce jedynie na terenie Dzielnicy Wesoła.

k) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str. 216

„7.10. Wpływ inwestycji na walory krajobrazowo-przestrzenne

W zależności od ostatecznie wybranego wariantu przebiegu trasy, może ona bezpośrednio przebiegać przez tereny zabudowane / w sąsiedztwie takich terenów na odcinku o maksymalnej długości:

- ok. 1000 m w przypadku realizacji wariantów 3, 4, 6, 7 - [warianty zielone]
- ok. 300 m w przypadku realizacji bez tunelu wariantu 1, 2, 5 lub 8 (podwarianty B i C)" [warianty czerwone].

l) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str. 283

„10.5. Kształtowanie krajobrazu

Tunel (warianty 1, 2, 5, 8-podwariant A), [czerwone w tunelu]

Działaniem na rzecz ochrony krajobrazu i struktury dzielnicy Wesoła jest poprowadzenie odcinka drogi w tunelu. Jest to działanie, które ma zapewnić spójność osiedla Groszówka, jak również tej części dzielnicy, na którą składają się również osiedla Zielona i Grzybowa. Sposób zagospodarowania powierzchni tunelu będzie przedmiotem konsultacji i uzgodnień Inwestora z władzami dzielnicy i mieszkańcami podczas następnych etapów projektowych. Zakładany naziom gruntu i gleby nad konstrukcją tunelu będzie pozwalał na zagospodarowanie tego obszaru również jako tereny zielone. Rozwiązanie w postaci tunelu nie było możliwe do zastosowania na alternatywnym przebiegu wschodnim na terenie dzielnicy ze względu na uwarunkowania hydrogeologiczne i konieczność zapewnienia ochrony wód podziemnych".

m) Raport OOŚ maj 2015 - str.46

„3.2. Rozwiązania lokalizacyjne dotyczące problematycznych na poprzednim etapie projektowania odcinków trasy

Na zachodnim przebiegu drogi w wariantach nr 1A, 2A, 5A i 8A [czerwonych] na odcinku za osiedlem Grzybowa zakłada się poprowadzenie trasy WOW w tunelu. Rozwiązanie takie było również zakładane na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej z 2007 r. Przeprowadzenie drogi w tunelu zostało zaakceptowane wówczas przez mieszkańców dzielnicy Wesoła i w związku z tym uznano je jako niezbędne również na obecnym etapie projektowania. W niniejszym opracowaniu odcinek ten był wariantowany z innymi rozwiązaniami polegającymi na przeprowadzeniu trasy w wykopie oraz po powierzchni terenu. Wykonana analiza hierarchiczna problemu (AHP) dla wszystkich analizowanych wariantów wskazała na rozwiązanie tunelowe jako

najkorzystniejsze pod względem środowiskowym (szczegóły analizy omówiono w rozdziale 8). Podczas wyznaczania wariantów trasy przebiegających przez Sulejówek (warianty nr 3, 4, 6 i 7 [zielone] analizie poddano dokumentację odwołań od decyzji środowiskowej z 2007 r., powołujących się na projektowanie trasy przez obszar ujęcia wody dla miasta Sulejówka."

Ten sam fragment w Raporcie OOŚ kwiecień 2017r - str. 39 został zmieniony – obecnie tekst brzmi następująco:

„W zachodnim przebiegu drogi w wariantach nr 1 A, 2A, 5A i 8A na odcinku za osiedlem Grzybowa zakłada się poprowadzenie trasy WOW w tunelu. Takie rozwiązanie było również prezentowane mieszkańcom na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej z 2007 r. i w związku z tym uznano je jako niezbędne również na obecnym etapie projektowania. W niniejszym opracowaniu odcinek ten jest wariantowany z innymi rozwiązaniami polegającymi na przeprowadzeniu trasy w wykopie oraz po powierzchni terenu (podwariant B i C)."

n) Raport OOŚ - kwiecień 2017 - str.129

„5.2.2. Studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego

Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Miasta Stołecznego Warszawy (dokument z 2006 r., zmiany z 2010 r).

Realizacja układu dróg krajowych i ekspresowych przez GDDKiA daje możliwość ukształtowania w Warszawie układu tras obwodowych o bardzo wysokiej sprawności. W celu realizacji powiązań z trasami zewnętrznymi przewiduje się realizację układu dróg wyższego rzędu (autostrad i dróg ekspresowych) bezpośrednio związanych z obszarem miasta. Do tych tras zalicza się Wschodnią Obwodnicę Warszawy do węzła Zakręt jako wylot w kierunku Terespola i Lublina. Budowa zaawansowanego układu drogowego umożliwi wytworzenie Obwodnicy Ekspresowej (Trasa AK - Toruńska - WOW na północnym wschodzie, Trasa Mostu Południowego na południu), za pośrednictwem której wyprowadzony będzie ruch z Warszawy na zewnątrz. Studium wskazuje również obszary konfliktów przestrzennych związanymi projektowanymi trasami komunikacyjnymi, do których zaliczona została analizowana trasa. Rysunki Studium zakładają realizację WOW w przebiegu zachodnim przez dzielnicę Wesoła (warianty 1, 2, 5, 8 z podwariantami) [warianty czerwone]. Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Sulejówka (dokument z 2010r.) Studium uwzględnia w zapisach realizację Wschodniej Obwodnicy Warszawy w przebiegu poprzednio prowadzonej procedury) – [obecnie warianty czerwone 1,2,5 i 8]"

o) Wyniki analizy wielokryterialnej

Raport OOŚ maj 2015 - str. 266

„Analizując wyniki, na wybór wariantu W2A [czerwonego w tunelu] jako preferowane pod względem środowiskowym rozwiązanie przebiegu trasy, wpływ miały wysokie oceny w 7 z 14 analizowanych kryteriów, w tym także tych z grupy o najwyższym poziomie istotności, tj. K6 i K7. Wariant W2A [czerwony w tunelu] przede wszystkim jest w grupie wariantów w pełni akceptowanych przez jednostki samorządowe i jest zgodny z polityką przestrzenną jednostek administracyjnych, co pozwoliło mu uzyskać maksymalna ocenę w tych kryteriach. Mimo słabego wyniku w ocenie najistotniejszego kryterium analizującego naruszenie głębszych warstw geologicznych, to wysoka ocena dla większości z analizowanych kryteriów pozwoliła na zniwelowanie tej straty w stosunku do pozostałych alternatyw decyzyjnych i tym samym zbudowanie odpowiedniej przewagi i ostateczny wysoki wynik dla wariantu W2A [czerwonego w tunelu].

Niewiele niższą ocenę uzyskał wariant W2C (0,0779) [czerwony powierzchni], uplasowując się na 2 pozycji, który stracił w stosunku do wariantu W2A [czerwonego w tunelu], przede wszystkim tym, że nie jest to rozwiązanie akceptowane przez jednostki

samorządowe (teren dzielnicy Wesoła). Najniższa ocena dla wariantu W5B (0,0395) jest wynikiem najniższych ocen dla 5 analizowanych kryteriów oraz tym, że jednocześnie niska ocena dla tych kryteriów nie była niwelowana wyższymi wartościami dla pozostałych kryteriów o stosunkowo wysokiej wadze."

W raporcie z kwietnia 2017 r - str.249 - usunięto fragmenty uzasadniające wariant W2A [czerwony w tunelu].

„W sumarycznym zestawieniu wariant W2C [czerwony po powierzchni], został uznany za najbardziej korzystny pod względem środowiskowym z wynikiem 0,085, natomiast jako najmniej korzystny uznano wariant 5B, który uzyskał wartość 0,0395.

Analizując wyniki, na wybór wariantu W2C [czerwonego po powierzchni], jako preferowane pod względem środowiskowym rozwiązanie przebiegu trasy, wpływ miały wysokie oceny w 7 z 14 analizowanych kryteriów, w tym także tych z grupy o najwyższym poziomie istotności, tj, K4 , K6, K7 i K 11.

Na odcinku od km ok. 3+600 znajdujący się na pierwszej pozycji wariant 2c [czerwony po powierzchni] odpowiada przebiegowi zachodniemu [czerwonemu] na odcinku poligonu i przebiegowi zachodniemu [czerwonemu] na terenie dzielnicy Wesoła z przebiegiem po terenie na odcinku objętym podwariantami.

p) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str. 311

„13.1. Działania mające na celu przeciwdziałanie powstaniu konfliktów społecznych

Analizując przedmiotową inwestycję na wnioskowanym odcinku, głównymi źródłami możliwych do wystąpienia konfliktów społecznych, które mają wpływ na akceptację bądź jej brak dla danego rozwiązania przebiegu trasy, są przede wszystkim potencjalne naruszenie dóbr materialnych oraz dóbr społecznych. Najwięcej kontrowersji związanych jest z odcinkiem projektowanej trasy w obrębie dzielnicy Wesoła. Mieszkańcy obawiają się przede wszystkim konsekwencji związanych z rozdzieleniem powiązań lokalnych i struktur przestrzennych jakie mogą mieć miejsce w przypadku realizacji inwestycji w wariancie „zielonym" na obszarze tej dzielnicy, tj. warianty 3, 4, 6 i 7. Niepokój mieszkańców budzi przede wszystkim przebieg trasy równoległe do ul. Niemcewicza przecinając pas leśny rozdzielający przestrzennie dzielnicę Wesoła. Prowadzenie trasy w wymienionych wariantach narusza obszar leśny, zgłaszany jako intensywnie użytkowany rekreacyjnie przez mieszkańców. Obawę mogą budzić także potencjalny spadek wartości gruntów bądź zabudowań a także konieczność ich wyburzenia, które w większym stopniu dotyczą już wariantów 1, 2, 5 i 8 (z podwariantami).

Wyrazem tego jest fakt, że spotkanie informacyjne w Dzielnicy Warszawa-Wesoła posiadało największą frekwencję i wzbudziło stosunkowo najwięcej kontrowersji ze wszystkich, jakie miały miejsce, było burzliwe, a cała planowana inwestycja spotkała się tu z największym oporem społecznym.

Bardzo duże zainteresowanie społeczeństwa wariantami przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy zaowocowało licznie składanymi wnioskami. Łącznie po spotkaniach informacyjnych z Dzielnicy Warszawa-Wesoła spłynęło 1681 wniosków, co stanowiło blisko 90% wszystkich zebranych wniosków. Większość ze wszystkich zgromadzonych wniosków - 68% - postulowała całkowite wykluczenie możliwości przebiegu jakiegokolwiek wariantu Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez obszary dzielnicy Warszawa-Wesoła i Sulejówka. Po opracowaniu Raportu z konsultacji społecznych do Inwestora napływały kolejne wnioski, których statystyki wskazują na większościowe opowiedzenie się przeciwko wariantowi „zielonemu" (921 wniosków z 1568 zgromadzonych). Przeciwko wariantowi „czerwonemu" opowiedziało się 347 wnioskujących, natomiast nieakceptujących żadnego z proponowanych wariantów trasy było 300 wniosków.

Mieszkańcy Sulejówka wyrażali obawy wobec przejścia drogi w rejonie stacji ujęć. Mieszkańcy Sulejówka nadesłali w sumie 129 wniosków. Nieco ponad połowa pism sprzeciwia się proponowanemu przebiegowi obwodnicy w wariancie „zielonym". Pozostałe wnioski całkowicie odrzucają możliwość poprowadzenia trasy Wschodniej Obwodnicy Warszawy przez obszar Sulejówka."

q) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str. 315

„14.Podsumowanie, wnioski i zalecenia

Celem niniejszego raportu o oddziaływaniu na środowisko jest określenie wpływu rozważanych wariantów projektowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska przyrodniczego oraz kulturowego z uwzględnieniem aspektów związanych z ochroną zdrowia i życia ludzi. Na podstawie wykonanych badań, analiz, konsultacji rozważanych przebiegów z poszczególnymi jednostkami administracyjnymi i mieszkańcami oraz po przeprowadzeniu analizy wielokryterialnej za wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznany został Wariant 2A [czerwony w tunelu].

Jako główne czynniki przemawiające za przedmiotowym wariantem uznaje się następujące kwestie, które zostały przyporządkowane do trzech odcinków drogi:

- na odcinku węzeł Drewnica - ul. Mokry Ług decydujący wpływ na wybór przebiegu wschodniego miały kwestie społeczne (oddalenie od zabudowy mieszkalnej Ząbek) oraz preferencje jednostek administracyjnych (m. Zielonka i Ząbki),
- na odcinku ul. Mokry Ług - węzeł Rembertów decydujący wpływ na wybór przebiegu zachodniego miały kwestie przyrodnicze, znacząco mniej wartościowy przecinany obszar i oddalenie od obszaru Natura 2000 Poligon Rembertów,
- na odcinku węzeł Rembertów — węzeł Zakręt decydujący wpływ na wskazanie przebiegu zachodniego [czerwonego] miały kwestie społeczne - preferencji jednostek administracyjnych, urbanistyczne, akustyczne (obecność tunelu niwelująca oddziaływanie drogi w tym zakresie i znacząco mniejszy efekt oddziaływania skumulowanego) oraz dostępności do WOW (obecność węzła Wesoła).

r) Raport OOŚ kwiecień 2017 - str. 261

9.5. Oddziaływania skumulowane

Oddziaływanie na klimat akustyczny

Analizując otrzymane wartości wzrostu poziomu hałasu po wybudowaniu drogi względem poziomu hałasu kolejowego wynika, że mniej korzystnymi wariantami są warianty 3, 4, 6 oraz 7. Dla tych wariantów prognozuje się wzrost poziomu hałasu, po wybudowaniu drogi, dochodzący do 15dB w porze dziennej i 13dB w porze nocnej. Są to warianty, których przebiegi (dzielnica Wesoła od strony ul. Niemcewicza) wraz z linią kolejową (równoległą do ul. Okuniewskiej) - jako dwa znaczące źródła liniowe położone blisko siebie - okalają osiedle mieszkaniowe. Powoduje to wystąpienie największej kumulacji hałasu na dość dużym obszarze zabudowy mieszkaniowej.

14. Miasto Sulejówek po raz kolejny wyraża swój stanowczy sprzeciw w sprawie realizacji Wschodniej Obwodnicy Warszawy w wariancie 3 tzw. zielonym. Wariant ten jest rekomendowany przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad we wniosku z dnia 2 lipca 2015 r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Z raportu i z analizy wielokryterialnej wynika, że najbardziej korzystny dla środowiska (zarówno społecznie jak i przyrodniczo) jest wariant W2C z wynikiem 0,088, w dalszej kolejności 1C, 2A. Dopiero na 5. pozycji znalazł się wariant 3 (0,069), jednak inwestor powołując się na względy techniczne oraz ekonomiczno-finansowe zdecydował o wyborze wariantu zielonego (W3). W tym miejscu można zastanowić się, czemu ma służyć analiza wielokryterialna, skoro ostatecznie zadecydowały tu i tak kwestie finansowe. Owszem, Inwestor w uzupełnieniu wniosku z dnia 20 października 2017r. powołując się na kolejne analizy przedstawił powody wyboru wariantu inwestycyjnego, jednak odnieść można

wrażenie, że analiza to została wykonana już po wyborze wariantu i dostosowano ją do zamierzeń Inwestora. Podkreślenia wymaga fakt, że Miasto Sulejówek zawsze popierało budowę obwodnicy w wariancie czerwonym. Z analizy wielokryterialnej AHP dołączonej do Raportu można odnieść mylne wrażenie, że miasto nie akceptuje żadnego z wariantów, co nie jest zgodne z prawdą. W tabeli na stronie 9 Analizy AHP kolumnie przypisano wartość 0%.

Wskazany przez GDDKiA wariant 3 godzi w interes prawny Miasta Sulejówek, wynikający z prawa do swobodnego dysponowania własną nieruchomością. Projektowana trasa w wariancie wschodnim zajmuje powierzchnię ok. 32% (2 ha) działki nr 48 w obrębie 38, będącej własnością Miasta, na której planuje się budowę nowych ujęć wody. Z uwagi na obecny i przyszły rozwój terenów mieszkaniowych konieczne jest zapewnienie ciągłych dostaw wody dla wszystkich mieszkańców. Miasto nie posiada w tym rejonie innej nieruchomości, która mogłaby być przeznaczona na ten cel. Rada Miasta uchwałą Nr XIV/100/2015 z dnia 1 października 2015 r. uznała ww. inwestycję za kluczową w realizacji polityki przestrzennej Miasta. Uchwała ta została przekazana do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska przy piśmie z dnia 23 października 2015r. Przebieg obwodnicy w wariancie zielonym spowoduje, ze działka nr 48 w obrębie 38 stanie się całkowicie nieprzydatna na cele planowanych ujęć wody.

Należy zaznaczyć, że dla przedmiotowego przedsięwzięcia Wojewoda Mazowiecki w dniu 19 października 2007r. wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia nr WŚR.1.SM.EM/6613/1/80/05 (wygaszona dla przedmiotowego odcinka przez RDOŚ w 2011r.) i wówczas we wniosku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad jako preferowany określiła wariant biegnący przez tereny otwarte Szkopówki, a mimo to Wojewoda po zasięgnięciu szeregu opinii wskazał jako najkorzystniejszy wariant WIIIa (obecnie wariant nr 2) przytaczając szeroką argumentację. Między innymi zwrócił szczególną uwagę na zasadę przezorności w ochronie środowiska. Wariant W2 (przez Szkopówkę) mimo uzyskania porównywalnego z wariantem WIIIa wyniku w analizie wielokryterialnej został odrzucony ze względów merytorycznych i prawnych. Jak zawarto w decyzji „Przebieg WOW w tym wariancie wyklucza bliskie sąsiedztwo okna hydrogeologicznego w Sulejówku-Szkopówce, co jest niekorzystne dla ujęcia wód podziemnych. Realizacja zatem WOW w wariancie W2 mogłoby potencjalnie stanowić zagrożenie dla ujęć wód co mogłoby naruszyć zasadę ostrożności (...). Ponadto do akt sprawy nie zostały przedłożone żadne dane naukowe wskazujące na możliwość przeniesienia ww. ujęć wody w inne miejsce. Dodatkowo, budowa trasy wg wariantu W2 może uniemożliwić rozbudowę ujęć wód podziemnych dla Sulejówka w planowanym kierunku zachodnim. ” W Raporcie o oddziaływaniu na środowisko opracowanym przez firmę JLP PROJEKT stwierdzono, aby zachować zasadę ostrożności, zaleca się zastosowanie szczelnych systemów odprowadzania wód opadowych i roztopowych poza obszar oraz zakazano stosowania na tych odcinkach infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe. Oba zaprezentowane podejścia do zasady przezorności nie są jednoznaczne. Zastanawiające jest dlaczego zagrożenie dla ujęć wód uznano za istotne i miarodajne w dokumentacji z 2007 roku, natomiast w Raporcie z 2015r. zakwestionowano takie podejście i uznano, że zabezpieczenie techniczne będzie wystarczające. Prof. dr hab. Katarzyna Juda-Rezler w autorskiej ekspertyzie (przekazanej do RDOŚ przy piśmie z dnia 23 listopada 2015r.) stwierdza, że w Raporcie o oddziaływaniu na środowisko (Jacobs) przyjęta metodyka rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza nie uwzględnia specyfiki rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń ze źródeł komunikacyjnych, a wyniki mogą być obciążone trudnym do oszacowania, ale znacznym błędem. M.in. prawidłowe wyliczenie depozycji (suchej i mokrej) jest istotne ze względu na ocenienie, jakie zagrożenie dla wód

niesie ze sobą planowana inwestycja, zwłaszcza biorąc pod uwagę czynne i planowane w rejonie Szkopówki ujęcia wody. Jak podkreśla prof. Juda-Rezler analiza wpływu depozycji zanieczyszczeń na ekosystemy znajdujące się w pobliżu planowanej autostrady jest standardem ocen wpływu tych inwestycji na środowisko przeprowadzanych w krajach Europy Zachodniej. Rodzi się pytanie, czy zastosowana w Raporcie metodyka pozwala na ocenę rzeczywistej uciążliwości rozpatrywanej inwestycji i czy można wykluczyć, że przedsięwzięcie przy zastosowaniu proponowanych rozwiązań technicznych, nie będzie oddziaływać w sposób istotny na dany teren, w tym przypadku na wody podziemne i nie naruszona zostanie zasada przezorności. Wyrażam wątpliwość, czy zostanie zapewniona wystarczająca ochrona przed możliwymi szkodami o charakterze nieodwracalnym. Powyższe wątpliwości zdaje się potwierdzać opinia Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie z dnia 9 lutego2018r. zmieniona miesiąc później (1 marca 2018r.) na bardziej jednoznaczną. W opinii 2 lutego stwierdzono, m.in. że „Po szczegółowej analizie przedłożonej dokumentacji należy stwierdzić, że nie można na jej podstawie jednoznacznie określić, który z wariantów jest najkorzystniejszym ze względu na wpływ na zdrowie i życie ludzkie. Z przedłożonego Raportu oraz analizy wielokryterialnej wynika, że biorąc pod uwagę aspekty środowiskowe może to być wariant inny niż wskazany przez Inwestora. Wobec powyższego wskazany we wniosku Inwestora wariant realizacyjny (W3) nie może uzyskać pełnej akceptacji Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie.” Pada również stwierdzenie „Pomimo wyraźnych uwag Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie w przedłożonym do analizy Raporcie, tak jak i w poprzedniej wersji opracowania opiniowanej w latach ubiegłych, nie przeprowadzono szczegółowych analiz środowiskowych wariantu W3 w opcji technicznej poprowadzenia trasy w wykopie lub w tunelu, w sąsiedztwie zabudowy chronionej w Dzielnicy Wesoła (...), tak jak dla wariantów „ wschodnich” przebiegu trasy. Oceniane przedsięwzięcie może negatywnie wpływać na wody podziemne w tym potencjalnie zagrażać warstwom wodonośnym i ujęciom wody zlokalizowanym wzdłuż projektowanej trasy (rejon Wesołej i Sulejówka)". Mając świadomość tak niejednoznacznego stanowiska organu opiniującego przedsięwzięcie zachodzi obawa, czy z należytą starannością oceniono wpływ wariantu inwestycyjnego na ujęcia wody oraz na zdrowie i życie ludzkie i czy powinien on zostać zrealizowany.

Realizacja WOW w wariancie 3 spowoduje rozdzielenie struktur społeczno - przestrzennych miasta Sulejówek. Na południowy-zachód od przebiegu WOW w wariancie zielonym ok. 11 ha terenów inwestycyjnych położonych w granicach administracyjnych miasta pozostanie bez żadnego powiazania funkcjonalnego, komunikacyjnego i inżynieryjnego z centrum Sulejówka. Miasto Sulejówek zaznaczało ten problem w piśmie do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dn. 7 grudnia 2015r. W Raporcie uwzględniono w wyższym stopniu problem rozcięcia struktur funkcjonalno-przestrzennych wprowadzając kryterium „K11 stopień rozcięcia powierzchni i więzi”. Działaniem mającym minimalizować negatywne oddziaływanie ma być wprowadzenie obiektów zapewniających ciągłość komunikacyjną. Zdaniem Miasta Sulejówek ocena kryterium została dokonana biorąc pod uwagę jedynie przyszłe problemy w powiązaniach funkcjonalnych dzielnicy Wesoła, nie uwzględniając należycie zaburzonych powiązań funkcjonalnych na terenie Szkopówki w Sulejówku. Świadczy o tym brak jakiejkolwiek wzmianki na ten temat w Raporcie oraz wskazania obiektów służących komunikacji na odcinku ok. 12 - 13 km. Realizacja zabudowy mieszkaniowej zgodnie z polityką przestrzenną miasta wyrażoną w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego spowoduje roszczenia względem miasta o zapewnieniu infrastruktury technicznej i społecznej (bądź powiązań), które będą niezwykle trudne do

spełnienia ze względów na trwałe rozerwanie struktur przez przebieg WOW w wariancie zielonym. Fragment miasta zostanie na stałe odizolowany od reszty miasta i poza zasięgiem obsługi komunikacyjnej i inżynieryjnej od strony dzielnicy Wesoła.

W Raporcie wskazano, że projektowana droga na przeważającym odcinku (ok. 80% trasy) będzie izolowana wizualnie ze względu na przebieg przez tereny leśne. Najsilniejsze oddziaływanie drogi na krajobraz będzie na terenach otwartych, czyli obszarach charakteryzujących się szeroką panoramą. Takim terenem jest rejon ulicy Wspólnej w Sulejówku. W Raporcie wskazano, że udział tego typu terenów w rejonie przedsięwzięcia jest stosunkowo niewielki. Nie można się z tym zgodzić, na odcinku spornym tzn. w obrębie dzielnicy Wesoła i Sulejówka (ok. 4,5 km), aż 1 km trasy przebiega po terenie otwartym. Jest to znaczna ingerencja w krajobraz. Nie ma wątpliwości, że droga tej kategorii to element obcy i degradujący krajobraz przedmieść. Konieczna jest minimalizacja skutków jakie wywrze na krajobraz. Z cała pewnością droga ekspresowa w tunelu lub w wykopie mniej oddziałuje na krajobraz, niż droga na nasypie z ekranami akustycznymi. Kryterium krajobrazowe potraktowano jako mniej istotne, choć na tak specyficznym terenie jakim są przedmieścia dużej metropolii, kryterium wpływu na krajobraz i społeczeństwo, powinno być bardziej docenione.

Stanowisko Miasta uwzględnia również względy społeczne zwłaszcza poziom akceptowalności procedowanego wariantu przez lokalną społeczność. Wskazać należy, że Mieszkańcy Sulejówka i dzielnicy Wesoła mieli prawo oczekiwać wariantu tzw. czerwonego od co najmniej 1992 roku, naco wskazywały m.in. lokalne dokumenty planistyczne (w Uchwale nr XXXV/199/91 Rady Miasta Stołecznego Warszawy z 28 września 1992 r. wskazano przebieg WOW w wariancie tzw. czerwonym). Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Sulejówek z 2010 r. (jak i również w edycji z roku 2000) uwzględniało w zapisach realizację Wschodniej Obwodnicy Warszawy w przebiegu przez dzielnicę Wesoła, z pominięciem Szkopówki. Obecna polityka przestrzenna również rekomenduje przebieg WOW w wariancie czerwonym. Mieszkańcy mogli dowiedzieć się o zmianie wariantu preferowanego dopiero z ww. protokołu z kwietnia 2015 r. Społeczeństwo nie zostało należycie poinformowane o zmianie koncepcji. W przypadku tak radykalnej zmiany stanowiska, niezgodnej z oczekiwaniami społecznymi, nie dziwi opór społeczny. Odzwierciedleniem niezadowolenia są protesty w sprawie wyboru wariantu zielonego. Jeszcze raz pragnę podkreślić, ze Miasto Sulejówek i mieszkańcy miasta są zdecydowanie przeciwni budowie WOW przez Szkopówkę, rekomendując jednocześnie wariant 2 czerwony.

Odnosząc się do uzgodnienia Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie w Warszawie z dnia 6 marca 2018r., wnioskujemy, by:

a) w fazie projektowania:

Projektując gospodarkę wodno-ściekową na odcinku od 11+000 do 13+000 (rejon ujęć wody dla miasta Sulejówek) należy zapewnić szczelne systemy odprowadzenia wód opadowych oraz roztopowych, nie należy stosować infiltracyjnych zbiorników na wody opadowe i roztopowe. Przyjęte rozwiązania muszą zostać uzgodnione przez eksploatatora ujęć Miejski Zakład Wodociągów i Kanalizacji w Sulejówku (MZWiK w Sulejówku).

b) w fazie budowy:

W trakcie budowy zaplecze oraz cała infrastruktura związana z maszynami budowlanymi powinna być zlokalizowana w jak największej odległości od ujęć wody dla miasta Sulejówka. Dodatkowo z uwagi na lokalizację okna hydrologicznego, komunikacja związana z budową WOW nie może odbywać się przez teren miasta Sulejówek, w szczególności ani Aleja Piłsudskiego, ani ulice Wspólna, Wodociągowa, Paderewskiego wraz z ulicami przyległymi nie mogą stanowić dojazdu na teren budowy. Na odcinku od 11+000 do l3+000 nie należy również organizować zaplecza budowy i postoju maszyn.

Potencjany Wykonawca przedsięwzięcia będzie musiał w trakcie budowy skutecznie zabezpieczyć wody gruntowe przed zanieczyszczeniami.

c) w fazie eksploatacji:

Na etapie eksploatacji, właściciel lub organ odpowiedzialny za WOW, będzie musiał bezwzględnie zapewnić ciągły monitoring wód podziemnych, w uzgodnionych z eksploatatorem ujęć (MZWiK w Sulejówku) punktach. W fazie projektowej należy przewidzieć lokalizację punktów pomiarowych w następujących strefach:

- rejon działki 48 obr. 38,
- rejon pomiędzy działką 48 obr. 38 a studniami ujmującymi wodę surową,
- bezpośrednio w rejonie ujęć wody.

Zarówno umiejscowienie w/w punktów pomiarowych, jak i zakres badanych parametrów jakości wody należy uzgodnić z MZWiK w Sulejówku.

Wyniki monitoringu jakości wód podziemnych będą cyklicznie nie rzadziej niż co pół roku przekazywane do wiadomości właścicielowi ujęć i MZWiK w Sulejówku. Rozwiązanie takie pozwoli na stałą kontrolę jakości wody ujmowanej do procesu uzdatniania wody dla mieszkańców miasta Sulejówek.

15. Protestuję przeciwko budowie drogi w wariancie W3 (zielonym) przebiegającym w niedalekiej odległości od nieruchomości Szpitala położonej przy ul. Niemcewicza. Szpital jest w trakcie realizacji inwestycji na tej nieruchomości. Mieścić się tam będzie Zakład Opiekuńczy dla Dorosłych, Oddział Opieki Paliatywnej i Oddział Rehabilitacji Dziennej. Zakład Opiekuńczy dla Dorosłych pozwoli objąć całodobową opieką osoby niewymagające specjalistycznej hospitalizacji, które jednak, ze względu na stan zdrowia i stopień niepełnosprawności, wymagają całodobowej opieki. Inwestycja wychodzi naprzeciw zapotrzebowaniom w tym zakresie, które zgodnie z trendami demograficznymi, będą miały tendencję rosnącą. Podobne funkcje będzie pełnił Oddział Opieki Paliatywnej zapewniający kompleksową opiekę i leczenie objawowe pacjentom chorujących na choroby nieuleczalne, niepoddające się leczeniu przyczynowemu. Natomiast Oddział Rehabilitacji Dziennej będzie stanowił centrum wszechstronnej rehabilitacji umożliwiającej szybki powrót do zdrowia i poprawę sprawności. Szczególnie w wypadku dwóch pierwszych jednostek, tj. Zakładu Opiekuńczego i Oddziału Opieki Paliatywnej udzielających długoterminowych świadczeń całodobowych, podstawowe znaczenie ma możliwość zapewnienia komfortowych warunków pobytu, na które składają się spokój i cisza oraz możliwość korzystania z walorów położenia. Nowy zaproponowany przebieg obwodnicy, ze względu na natężenie hałasu i zanieczyszczenie środowiska, stawiałby pod znakiem zapytania możliwość realizacji inwestycji Szpitala.
16. Aby dobrze ocenić wariant inwestycyjny należy pamiętać też o drugiej inwestycji. Jest ona już w fazie przygotowania projektu wykonawczego. Dotyczy ona rozbudowy linii kolejowej o dodatkowe dwa tory kolejowe. W sumie przez Wesołą będą przebiegać 4 tory kolejowe. Planowane są ekrany akustyczne. Należy też uwzględnić charakter tego terenu - zabudowa ogrzewana w większości węglem. W okresie zimowym Wesoła Centrum o wiele bardziej przekracza normy zanieczyszczenia niż np. Ursynów. W wyniku tych dwóch inwestycji powstanie bardzo niebezpieczna dla mieszkańców Wesołej Centrum sytuacja. Zostanie utworzony pas zabudowań o szerokości ok. 700 m i długości ok. 2,5 km. Mieszkańcy tego terenu będą narażeni na bardzo duże zanieczyszczenie powietrza oraz na przekroczenie norm akustycznych. Obszar ten będzie ograniczony:

    - od północy linią kolejową z panelami akustycznymi, utrudniającymi przewiew powietrza, generującym hałas.

- od południa (700 m dalej) autostradą z nasypem kilkumetrowym (również blokującym odpływ zanieczyszczeń oraz generującym kolejne)
- od Zachodu autostradą z nasypem kilkumetrowym (ograniczenie przepływu) + węzłem komunikacyjnym - generującym hałas.

W wyniku tego obszar ten będzie szczególnie narażony na zanieczyszczenia powietrza oraz narażony na przekraczający normy, spotęgowany hałas. Opisany teren jest to centrum społeczne i kulturalne życia dzielnicy Wesoła. Znajdują się tu szkoły, przedszkola, żłobek, instytucje publiczne, centrum handlu, stacja kolejowa, biblioteka, kościół. Centrum życia dzielnicy Wesoła będzie teraz osaczone hałasem i smogiem z autostrady i linii kolejowej. Planowana autostrada przebiega w bardzo bliskiej odległości od szkoły, przedszkola i żłobka. Mieszkańcy opisanego obszaru w wyniku proponowanych zmian stracą zdrowie przez zanieczyszczenia i hałas. Dodatkowo jako czynnik zwiększający koszt tego wariantu należy wziąć pod uwagę koszty wielu odszkodowań za spadek wartości nieruchomości na tym terenie. Wartość tych nieruchomości znacznie spadnie, przez ograniczenie do minimum ich atrakcyjności. Poza obszarem Wesołej Centrum wariant zielony grozi też zatruciem wód gruntowych, szczególnie ujęciem wody dla Miasta Sulejówek.

17. W 2015 roku nastąpiła nieoczekiwana zmiana wag kryteriów przez GDDKiA (sam komentarz w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym jest identyczny - zamieniono jedynie fragment dotyczący wag poszczególnych kryteriów):

    WAGI KRYTERIÓW W STEŚ MARZEC 2015 – jeden model:
    • Środowiskowe 75%
    • Techniczno-Funkcjonalno-Ruchowe 15%
    • Ekonomiczno-Finansowe 10%

    WAGI KRYTERIÓW W STEŚ MAJ 2015 – stworzono 3 modele, wyniku czego kryteria uzyskują sumarycznie następujące wagi:
    • Środowiskowe 33,3%
    • techniczno-Funkcjonalno-Ruchowe 33,3%
    • Ekonomiczno-Finansowe 33,3%

    W opinii dotyczącej zmiany wag wskazano, że czynnikiem, który negatywnie wpływa na ocenę wariantu z tunelem są wyższe o ponad 218 mln zł koszty realizacji w stosunku do wariantu biegnącego po powierzchni terenu, niestety pokazując, że kwestie ekonomiczne miały niebagatelne znaczenie. Aspekt społeczny, w Raporcie został potraktowany wagowo na 0, czyli społeczeństwo nie ma według autorów zmian żadnych praw. Nie przeprowadzono żadnych konsultacji społecznych, aby poznać opinię lokalnej społeczności.

    W uzupełnieniu do Raportu o oddziaływaniu na środowisko (Jacobs, listopad 2015r.) zaprezentowano wyniki analizy wielokryterialnej AHP, według której najkorzystniejszym wariantem jest wariant czerwony 2a, w dalszej kolejności 2c. Dopiero na 7 pozycji znalazł się wariant 3 zielony obecnie procedowany. Niezrozumiałe jest dlaczego do procedowania został wybrany wariant zielony 3, skoro względy środowiskowe i wysoki stopień poparcia przemawiają za wariantem 2 czerwonym.

    W obecnym postępowaniu GDDKiA jako rekomendowany wskazała wariant zielony: czyli przez Las Milowy (znajdujący się tuż przy Urzędzie Dzielnicy, wzdłuż ul. Niemcewicza), który pełni funkcję parku miejskiego i jest jedynym publicznym terenem rekreacyjnym dla mieszkańców dzielnicy Wesoła. To tu odbywają się pikniki sąsiedzkie, to tu mieszkańcy codziennie spacerują z psami, dzieci ze szkół i przedszkoli przychodzą na zajęcia sportowe i edukacyjne, organizowane są biegi przełajowe przez harcerzy, znajduje się rolkostrada, wytyczone są ścieżki rowerowe, narciarskie, spacerowe. Na parkingu między lasem a Urzędem Dzielnicy organizowane są kiermasze

bożonarodzeniowe, wyprzedaże garażowe i inne lokalne imprezy. To te tereny, mają zostać zamienione w kilkupasmową obwodnicę na 8 metrowym nasypie. Zaniknie życie społeczne, gdyż dzielnica (w której dominuje niska zabudowa) zostanie przedzielona 8 metrowym nasypem, mieszkańcy stracą dostęp do instytucji publicznych znajdujących się po drugiej stronie nasypu: wzdłuż rekomendowanego wariantu znajdują się 3 szkoły podstawowe, 2 przedszkola, żłobek, przychodnia, biblioteka miejska, straż pożarna, stacja SKM, głębinowe ujęcia wody, zabytkowy kościół parafialny, Urząd Dzielnicy oraz oczywiście nasz park-las. W Lesie Milowym, który zostanie wycięty, nadleśnictwo „Drewnica" z pieniędzy unijnych pobudowała miejsce Edukacji (z wiatkami, trasami i tablicami edukacyjnymi).

Nie do przyjęcia jest całkowite pominięcie (lub marginalne) problemu zanieczyszczenia powietrza, co może w konsekwencji sugerować brakiem rzetelności Raportu. Obecnie jakość powietrza w dzielnicy Wesoła jest bardzo zła, wdrożenie planowanej inwestycji drogowej dodatkowo znacznie ten stan pogorszy. Będzie to świadome działanie na szkodę.

Zostaniemy dosłownie zalani przez hałas i spaliny, gdy zostanie tu puszczony międzynarodowy ruch ciężarówek i aut osobowych. Po wybudowaniu obwodnicy na nasypie, bez tunelu, problem smogu nie zniknie wraz z końcem sezonu grzewczego, będziemy musieli z nim żyć przez cały rok.

W 2006r. Sanepid uzgodnił wariant czerwony, uznając, że przebieg zielony jest nieakceptowalny, ponieważ „przechodzi przez tereny zielone między dwoma zwartymi terenami zabudowy mieszkaniowej, z której jedna część już obecnie jest narażona na uciążliwości hałasowe linii kolejowej. Ponadto na tym terenie istnieje szereg ujęć wody, które powinny podlegać szczególnej ochronie". 9 lutego 2018 roku ten sam urząd nadal miał wiele zastrzeżeń co do wariantu zielonego oraz raportu przygotowanego przez inwestora (nieaktualne wyniki Generalnego Pomiaru Ruchu, potencjalne zagrożenie dla warstw wodonośnych i ujęć wody, brak analizy alternatywnego przebiegu trasy w tunelu). Sanepid pisze, że wariant zielony „nie może uzyskać pełnej akceptacji Państwowego Wojewódzkiego Inspektora Sanitarnego w Warszawie". Nagle, 1 marca 2018 roku ten sam urząd opiniuje pozytywnie wariant zielony Wschodniej Obwodnicy Warszawy. Treść dokumentu jest taka sama – znikają z niego jedynie zastrzeżenia Sanepidu, po prostu ktoś usuwa z treści potencjalne zagrożenia dla mieszkańców Wesołej. Sanepid opiera się jedynie na raporcie środowiskowym przygotowanym przez inwestora – w żadnym momencie nie bada, czy zaprezentowane dane mają związek z rzeczywistością.

W wariantach W1 i W2 przewidywany jest węzeł. Jest to dobra informacja dla mieszkańców, gdyż może wyprowadzić ruch z lokalnych ulic (zmniejszając go), a przez to wbrew pozorom zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza. Prawdopodobieństwo, by poza mieszkańcami, inni kierowcy mieli potrzebę przejazdu przez dzielnicę jest w moim odczuciu niewielkie.

Tereny znajdujące się przy wariancie czerwonym, od lat uwzględnionym w dokumentach planistycznych, znajdują się w rękach prywatnych, najprawdopodobniej deweloperów, którzy zapewne tylko czekają na pozytywną dla nich decyzję, by móc ruszyć z budową. Działki kupione po obniżonej wartości (bo będzie przechodzić obwodnica) mogą okazać się przysłowiową „żyłą złota".

Realizacja inwestycji zbiegnie się planowaną rozbudową kolei i budową tunelu w Wesołej pod torami, co może oznaczać kompletny paraliż dzielnicy na lata, nie tylko budowy, ale i odbudowy dróg lokalnych. Budowa wariantu „zielonego" to przede wszystkim ulica Raczkiewicza niezwykle istotny element dojazdowy do PKP Wesoła. W przypadku realizacji inwestycji w wariancie czerwonym nie jest on oparty o znaczące drogi dla ruchu lokalnego.

W ostatnich latach dużo poświęca się tematyce bezpieczeństwa. Nie trudno wspomnieć tutaj o Wesołej i budowie obwodnicy w wariancie „zielonym”. Niedopuszczalne jest, aby na tak małym obszarze koncentracji instytucji publicznych (kościół, przedszkola, urząd miasta, poczta, policji, dom opieki dziennej itp.), przebiegi gazociągu, trakcji elektrycznej wprowadzać drogę, która może stanowić realne zagrożenie terrorystyczne.
Moim zdaniem przejścia dla zwierząt są źle zaprojektowane. Po pierwsze nie odzwierciedlają zapotrzebowania a zastosowane rozwiązanie nie jest adekwatne. Po drugie lokalizacja w pobliżu przebudowanego węzła gazowniczego nie jest dobrym rozwiązaniem na przyszłość, zwierzęta nie będą korzystać czując ludzi w pobliżu, dodatkowo kwestia bezpieczeństwa. Na odcinku zwartej zabudowy nie ma właściwego zabezpieczenia akustycznego w Raporcie.

18. Wzięcie pod uwagę wyników przedstawionej przez składających uwagi modyfikacji analizy wielokryterialnej przy podejmowaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach inwestycji. W razie wątpliwości co do prawidłowości przeprowadzonej modyfikacji analizy - powołanie biegłego niezależnego od inwestora w celu jej zweryfikowania. Powołanie Regionalnej Komisji ds. Ocen Środowiskowych w celu kontynuowania prac i weryfikacji nowego raportu OOŚ złożonego w kwietniu 2017r. wraz z uzupełnieniami pod kątem wykonania zaleceń znajdujących się w stanowisku Komisji z dnia 20.06.2016 roku.
19. Zastrzeżenia dotyczące prognozy ruchu i analizy wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia. Organ wydający decyzję powinien przed uzgodnieniem środowiskowych uwarunkowań wydania zgody na realizację przedsięwzięcia zażądać uzupełnienia zdezaktualizowanego Raportu. W skorygowanym Raporcie należy dla wariantu bezinwestycyjnego WOW (tj. niepodejmowania przedsięwzięcia na odcinku od km 3+600 do węzła Zakręt) uwzględnić już realizowane i uzgodnione inwestycje zlokalizowane pomiędzy trasą S8, a Węzłem Marsa, zaś przy szacowaniu emisji zanieczyszczeń oraz zagrożeń bezpieczeństwa na istniejącym ciągu DK2 należy uwzględnić zamierzone efekty dokończenia budowy POW.
20. Projektowany wariant „Zielony”, przebiega w odległości około 30 metrów od wybudowanej w roku 2016 Rolkostrady. Rolkostrada jest jedyną w Warszawie bezpieczną przestrzenią dedykowaną do jazdy na rolkach, wrotkach, nartorolkach, hulajnogach. Zapewnia ona rozdzielność ruchu pieszego, rowerowego z ruchem małych kółek: sportów rolkowych, nartorolkowych, a tym samym bezpieczeństwo jazdy. Lokalizacja Rolkostrady bezpośrednio w obrębie lasów nadleśnictwa Drewnica zapewnia możliwość wypoczynku i aktywności fizycznej lub rekreacji dla całych rodzin. To ważne miejsce dla rzeszy miłośników aktywności sportowej i rekreacji na terenie Wesołej. Realizacja inwestycji w wariancie „zielonym” spowoduje degradację tego terenu i brak możliwości realizowania funkcji rekreacyjnej i sportowej w dotychczasowym zakresie oraz jakości. Ingerencja w krajobraz oraz znaczące pogorszenie jakości środowiska w tej części Wesołej byłaby destrukcyjna dla tego terenu. Wartości krajobrazowe jak i zdrowotne tego terenu (jakość powietrza, zanieczyszczenie hałasem, kwestie bezpieczeństwa) zostałyby bezpowrotnie utracone. Zaprzepaszczone by też wartość inicjatywy lokalnej społeczności niszcząc obiekt, jaki powstał wysiłkiem tak wielu osób i służy jeszcze większej ich liczbie. Jest oczywiste, że wybudowanie WOW w tak bliskiej odległości od miejsca, na którym podejmowana jest aktywność fizyczna, w sposób negatywny wpłynie na zdrowie osób korzystających z obiektu, w wyniku zwiększonej emisji zanieczyszczeń. Dodatkowo, realizacja inwestycji wiązałaby się z częściowym lub całkowitym zniszczeniem kompleksu leśnego „Las Milowy”, który jako fragment zwartego kompleksu leśnego pełni istotną rolę adaptacyjną dla jakości powietrza w tej części Wesołej, przyczyniając się do napowietrzania tej części dzielnicy. Znaczenie ma

również fakt, że na terenie tym występują cenne w skali kraju siedliska leśne. Raport powinien zostać zweryfikowany w zakresie zagadnień zdrowia mieszkańców, uwzględniając kwestie roli terenu Rolkostrady i Lasu Milowego dla jakości życia mieszkańców i stopnia degradacji tej jakości w przypadku realizacji inwestycji. Wariant przebiegu trasy S17 powinien być wyznaczony w sposób zapewniający bezpieczeństwo dla zdrowia ludzi.

21. Wniosek o odmowę nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności z uwagi, iż nie zachodzą przesłanki wskazane w art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t. j . Dz. U. 2016 r. poz. 23 ze zm., dalej: KPA) do jego nadania.
22. Zgodnie z treścią Raportu część spośród proponowanych przez inwestora wariantów (warianty oznaczone numerami 1,2,5,8) przebiega w taki sposób, iż realizacja inwestycji miałaby mieć miejsce na terenie MPK i jego otuliny. Z tabeli załączonej na stronie 71 Raportu jasno wynika, że wyżej wymienione warianty przecinają teren MPK. W dalszej części Raportu natomiast wskazano, że planowana trasa w wariantach 1,2,5,8 przebiegać będzie na odcinku 100 m po granicy MPK, natomiast na odcinku 3,3 km przecinać będzie jego otulinę (Raport, s. 74). Jakkolwiek w treści Raportu wskazano, że trasa w wariantach nr 1,2,5,8 przebiegać ma „po granicy" MPK, to należy zwrócić uwagę, że zakres inwestycji jest znacznie szerszy niż planowany przebieg trasy, co zresztą wynika z załączników graficznych do Raportu. Oznacza to, że nawet jeśli trasa po jej wybudowaniu przebiegałaby po granicy MPK, to prace budowlane realizowane byłyby na terenie parku. Niezależnie od powyższego należy zwrócić uwagę, ze wyżej wymienione warianty na znacznym odcinku obejmującym 3,3 km przecinają otulinę MPK. Jakkolwiek brak jest przepisu prawa, który wprost zabraniałby realizacji inwestycji na terenie otuliny parku krajobrazowego, to takie usytuowanie inwestycji musi budzić wątpliwości zasadniczej natury. Nadto, nawet gdyby uznać, że realizacja inwestycji na terenie MPK oraz w jego otulinie jest prawnie dopuszczalna, to niewątpliwie - mając na uwadze unikatowy charakter MPK - konieczne jest szczegółowe określenie wpływu zamierzonego przedsięwzięcia na ten obszar i uwzględnienie zidentyfikowanych zagrożeń dla tego obszaru w sporządzonej analizie wielokryterialnej. Wydaje się przy tym, że znaczenie MPK dla regionu powoduje, że odległość danej trasy od MPK powinien stanowić jedno z kryteriów oceny, i to o wysokim stopniu istotności. Tymczasem, okoliczność. Iż część spośród zaproponowanych przez inwestora wariantów ma przebiegać po terenie MPK została całkowicie pominięta przy dokonywaniu analizy wielokryterialnej. Wątpliwości budzą również kryteria dotyczące środowiska wodno - gruntowego. W Raporcie zastosowano dwa kryteria wynikające z uwarunkowań środowiska wodno - gruntowego tj. liczbę studni znajdujących się na obszarze oddziaływania drogi oraz naruszenie głębszych warstw geologicznych. Analiza wariantowa nie uwzględnia systemów odprowadzania wód opadowych, wrażliwości ekosystemu wód powierzchniowych i urządzeń melioracji wodnej, a także uwarunkowań wynikających ze stopnia zagrożenia wód podziemnych. Całkowicie pominięto kryteria dotyczące ochrony powietrza atmosferycznego, przy jednoczesnym użyciu aż dwóch kryteriów odnoszących się do warunków akustycznych. Pominięto istotne kryterium wzrostu ryzyka pogorszenia zdrowia. Pominięto kryterium ochrony krajobrazu, choćby w związku z turystycznym i rekreacyjnym wykorzystaniem terenu. Powyższe wady doboru kryteriów do analizy dyskwalifikują dokonaną ocenę wielokryterialną i powodują, że nie może ona stanowić podstawy do określenia wpływu poszczególnych wariantów na środowisko.
23. Raport zawiera równorzędną analizę 8 wariantów przebiegu drogi, z których część stała się niemożliwa do zrealizowania po ustaleniu przebiegu trasy S17 na odcinku od węzła

Drewnica do punktu połączenia z obecnie analizowanym przedsięwzięciem. Stanowi to uchybienie względem obowiązku przedstawienia dla wnioskowanego przedsięwzięcia alternatywnego wariantu lub wariantów wyłącznie racjonalnych. Mimo analizy wielu wariantów, w Raporcie nie uwzględniono wszystkich racjonalnych pod względem środowiskowym wariantów rozwiązań technicznych trasy drogowej. W szczególności dla wariantów nr 1, 2, 5 i 8 nie przeanalizowano ich wpływu na środowisko w przypadku niewykonywania węzła Wesoła. W analizie wielokryterialnej AHP zawartej w Raporcie w nieadekwatny sposób ujęto kryterium K11 pn. "Stopień rozcięcia powierzchni i więzi" w zakresie oceny swobody przemieszczania się zwierząt jak i mieszkańców w obrębie terenów leśnych. W ewentualnej decyzji uzgadniającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia uwzględnić zakaz wykonywania robót fundamentowych, które mogą wiązać się z wywoływaniem wibracji. W ewentualnej decyzji uzgadniającej środowiskowe uwarunkowania zgody na realizację przedsięwzięcia uwzględnić nakaz wykonania analizy porealizacyjnej w zakresie monitoringu stanu powietrza.

24. Na odcinku WOW w miejscu skrzyżowania z główną ulicą Wesołej tj. obecnie ul. W. Radkiewicza, poprowadzić obwodnicę nie na nasypie, jak jest to projektowane, lecz w wykopie, przynajmniej na odcinku wyznaczonym przez dopuszczalny spadek dla tego typu drogi, tak aby przejazd ul. W. Radkiewicza pozostał na obecnym poziomie. Można rozważyć, o ile będzie to konieczne, poprowadzenia ul. W. Radkiewicza wiaduktem nad wykopem, podniesionym o 1 do 2 m w miejscu przecięcia się z trasą WOW. Na skrzyżowaniu z ul. W. Radkiewicza doprojektować węzeł „Centrum" i wykonać zjazdy i wjazdy na obwodnicę. Do połączenia obwodnicy z ulicą W. Radkiewicza wykorzystać lokalne drogi tj. ul. Wspólną, ul. Niemcewicza oraz istniejące rondo przy Urzędzie Dzielnicy w taki sposób, aby lokalizacja zjazdów i wjazdów nie kolidowała z istniejącymi zabudowaniami. Zjazdy i wjazdy z obu nitek obwodnicy mogą być rozłożone wzdłuż obwodnicy i połączone dobudowanymi łącznikami z ulicami Niemcewicza i Radkiewicza. W rejonie węzła „Centrum" uwzględnić w projekcie WOW ew. konieczność likwidacji linii wysokiego napięcia 110 - 220 kV, poprzez wykonanie kabla ziemnego o ile wystąpiłaby kolizja z projektowaną trasą obwodnicy. Postuluję aby władze dzielnicy, w ramach planowania przestrzennego, wystąpiły z propozycją kablowania południowej, napowietrznej linii 110 kV na całej długości w granicach dzielnicy. Przy Węźle „Rembertów", jadąc w kierunku węzła „Zakręt" za torami linii kolejowej po stronie Wesołej, należy zaprojektować zjazd z obwodnicy oraz wjazd na węzeł „Rembertów" łącząc je z dojazdowymi ulicami lokalnymi tj. ul. Długą i ul. Mokrą. W wytypowanych miejscach służących rekreacji wykonać kładki nad obwodnicą dla ruchu pieszo - rowerowego oraz parking w rejonie tzw. Hipodromu.
25. Przedstawiony przez inwestora „Raport o odziaływaniu na środowisko" nie zawiera ważnych, aktualnych danych, zatem nie może być podstawą wydania profesjonalnej i obiektywnej decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Wnosimy o ponowną, solidną analizę tła atmosferycznego w dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy oraz przedstawienie proponowanego systemu zabezpieczeń dla mieszkańców. Prosimy o uwzględnienie w analizie rakotwórczego benzo(a)pirenu.
26. Wariant wskazany we wniosku o wydanie decyzji (wariant 3 - realizacyjny) nie może zostać uznany za wariant najkorzystniejszy dla środowiska, spośród rozpatrywanych racjonalnych wariantów alternatywnych, a tym samym ziścił się prawny obowiązek wskazania przez organ ochrony środowiska realizacji inwestycji w racjonalnym wariancie alternatywnym, który został ujęty w uprzednio prowadzonych pracach planistycznych oraz ocenach oddziaływania na środowisko. Wnoszę o wskazanie przez

organ w trybie art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko inwestorowi w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach do realizacji wariantu 2 z tunelem.

27. Wnoszący uwagi złożyli również własną porównawczą analizę akustyczną wariantów W2 czerwonego i W3 zielonego projektowanej drogi S-17 na odcinku od węzła Rembertów do „granicy opracowania" (w sąsiedztwie węzła Zakręt) w zakresie ich relacji do terenów wymagających ochrony akustycznej. Podsumowując powyższą analizę stwierdzono, że: Całkowicie błędna jest teza autorów Raportu głosząca, że: „różnice pomiędzy wariantami nie są znaczne, na poziomie trudnym do spostrzeżenia przez człowieka i dlatego aspekt akustyczny nie jest w tym przypadku czynnikiem mogącym jednoznacznie rozstrzygać o wyborze wariantu”. Bezpodstawne są również sugestie wynikające z Raportu, że wariant zielony W3 jedynie marginalnie oddziałuje akustycznie na przyległą zabudowę mieszkalną. Prosta analiza danych wskazuje, że to wariant zielony W3 zdecydowanie bardziej pogarsza klimat akustyczny w Wesołej niż wariant czerwony 2A, a nawet W2C.
28. Uwagi i wnioski z koreferatu mgr inż. Mariusza Truszkowskiego:
    a) 4. Zastosowane metody oceny hałasu. 4.1. Przyjęty model obliczeniowy - Do obliczeń wartości poziomów dźwięku zastosowano właściwe narzędzia metodyczne.
    b) 4.2. Kalibracja modelu obliczeniowego – Nie można przyjąć bez zastrzeżeń, że wyniki badań obliczeniowych są prawidłowe. Jest dziwne, iż kompetentny jak mogłoby się wydawać zespół autorski powrócił do zastosowania niewłaściwej poprawki. Jest to, przede wszystkim z powodu braku przeprowadzenia kalibracji, istotny błąd metodyczny i wymaga korekty (ponownych przeliczeń zasięgów hałasu).
    c) 4.3. Dane wejściowe 4.3.1. Natężenie ruchu – autorzy Raportu udowodnili, iż niezależnie od stosowanego nazewnictwa i określeń, ich zadaniem było wykonać ocenę oddziaływania na środowisko ODCINKA AUTOSTRADY. Jednakże po przeprowadzeniu tego dowodu przeszli do analiz wpływu na środowisko miejskiej drogi ruchu szybkiego, pomijając tak naprawdę uwarunkowania zewnętrzne (pozamiejskie). Jest to poważny mankament Raportu, wymagający dodatkowej analizy i wprowadzenia niezbędnych korekt. Dodatkowo, zauważyć należy, iż w Raporcie posługiwano się jako wielkością wyjściową do opracowania prognoz ruchu wynikami z Generalnego Pomiaru Ruchu 2010. Powstaje pytanie, dlaczego nie skorygowano danych w oparciu o wyniki GPR2015?
    d) 4.3.2. Średnie prędkości ruchu - Przyjęte dane dla dróg głównych i większych łącznic wydają się być prawidłowe. Najniższe wartości prędkości na łącznicach (rzędu 60 km/h) mogą być zaniżone; powinno dokonać się weryfikacji tych wartości.
    e) 4.3.3. Procentowy skład potoków ruchu - Niezbędna jest weryfikacja danych i przedstawienia przekonujących argumentów, że przyjęte dane mają raczej tendencję „z nadmiarem”, niż z „niedomiarem”.
    f) 4.3.4. Nawierzchnia drogowa - w Raporcie, w różnych miejscach podaje się różne dane odnośnie nawierzchni. Spowodować to może różnice w obliczeniach do 2-2,5 dB, co przenosi się na różnicę w zasięgach o kilkadziesiąt procent. Niezbędne jest wyjaśnienie, która z nawierzchni jest brana do obliczeń zasięgu hałasu.
    g) 4.4. Ukształtowanie terenu - Należy zweryfikować stwierdzenia dotyczące zastosowania modelu 3D. Natomiast wszystkie wyniki, które otrzymano bez zastosowania tego modelu, jako mylące, należy usunąć z raportu.
    h) 4.5. Wpływ warunków atmosferycznych - Nie jest do końca prawdą twierdzenie w rozdziale 16.3 raportu, że zastosowano model warunków sprzyjających „korzystnemu rozprzestrzenianiu się fal akustycznych". Nie uwzględniono bowiem

czynnika wiatru (kierunek i prędkość). Jednakże z uwagi na brak dostatecznego aparatu metodycznego odpowiadającego warunkom krajowym, uwagę te należy traktować informacyjnie.

i) 5. Kryteria oceny hałasu w świetle przepisów prawnych oraz prognozowanych zmian (np. w oparciu o Dyrektywę 2015/996) - Oczywistym jest, że przepisy dotyczące poziomów dopuszczalnych są obowiązujące w kraju. Niemniej Wykonując prognozę do roku 2035 powinno się rozpatrzyć, jakie mogą być konsekwencje ewentualnej zmiany przepisów i odpowiednio wprowadzić dodatkowe korekty z uwzględnieniem unijnej zasady przezorności.

j) 6. Wpływ hałasu na zdrowie publiczne - Niezbędne jest zupełne przeredagowanie, a nawet opracowanie od nowa problematyki wpływu hałasu na zdrowie publiczne. Bez tego fragmentu Raport nie powinien być dalej procedowany.

k) 7. Zakres i sposób przeprowadzenia analiz obliczeniowych - Do przeprowadzenia obliczeń opiniodawca nie zgłasza uwag. Niezbędne jest natomiast załączenie w materiałach tzw. „metryczki" programu, w której zarejestrowano wszystkie nastawy programu obliczeniowego, dane wejściowe itp.

l) 8. Analiza wielokryterialna – aspekty akustyczne - analizę wielokryterialną należy gruntownie przerobić w odniesieniu do zagadnień akustycznych. W tym kształcie, jak obecnie, nie może ona być dalej procedowana.

m) 9. Oddziaływania o charakterze skumulowanym – Z uwagi na fakt, iż dodatkowe oddziaływanie linii kolejowych na rozpatrywany obszar może mieć bardzo istotne znaczenie szczególnie w świetle konfliktów społecznych, analiza skumulowana powinna być opracowana jednoznacznie i bardziej precyzyjnie. Jest to możliwe przy pomocy wykonania lokalnej mapki akustycznej, na której sumować się będą rzeczywiście prognozowane oddziaływania od wszystkich źródeł hałasu, z uwzględnieniem jednakowo precyzyjnej oceny.

n) 10. Konsultacje społeczne – Wyniki różnych konsultacji nie mają zupełnie odzwierciedlenia w analizach wielokryterialnych i następnie – wyborze wariantu preferowanego. Konieczne jest więc ponowne, rzetelne wykonanie analizy wielokryterialnej z uwzględnieniem (ujawnieniem) pozostałych kryteriów, które przeważyły opinie w kierunku wariantu zielonego.

o) 11. Zagadnienia planistyczne – Ustalenia planistyczne (w Studium – nie obligatoryjne wprawdzie) nie mają zupełnie odzwierciedlenia w analizach wielokryterialnych i następnie – wyborze wariantu preferowanego. Konieczne jest więc ponowne, rzetelne wykonanie analizy wielokryterialnej z uwzględnieniem (ujawnieniem) pozostałych kryteriów, które przeważyły opinie w kierunku wariantu zielonego.

p) 12. Propozycje środków ochrony przed hałasem, a w tym zasadność wyboru wariantu zielonego - Zabezpieczenia osiedli w Dzielnicy Wesoła przed hałasem, przy przyjęciu przebiegu „zielonego" w formie ekranów akustycznych są ochroną iluzoryczną. Ponadto instalacja ekranów akustycznych o odpowiedniej (lub prawie odpowiedniej) wysokości, rzędu 5 m lub więcej zniwelowałoby jakąkolwiek łączność wzrokową między dwoma częściami miasta. Z krajobrazowego punktu widzenia Dzielnica zostałaby bezpowrotnie przecięta potężnym obiektem drogowym, z potężnymi ekranami akustycznymi, a więc zniszczona bezpowrotnie. Jedynym sensownym rozwiązaniem jest w tym przypadku przyjęcie wariantu czerwonego z optymalnie zaprojektowanym przejściem tunelem, dostosowanym do spełnienia wymagań środowiskowych.

29. Uwagi i wnioski z opinii dotyczącej Wschodniej Obwodnicy Warszawy w granicach Dzielnicy Wesoła m. st. Warszawy opracowanej przez Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy – kwiecień 2018r.:

a) w zakresie wpływu na stan jakości powietrza:
- nie doszacowano emisji pyłów na etapie budowy, ujęto wyłącznie emisje ze spalania paliw, pomijając pylenie niezorganizowane z operacji przemieszczania mas ziemnych i transportu po drogach nieutwardzonych w czasie budowy,
- nie wykonano obliczeń rozprzestrzeniania zanieczyszczeń dla obu, alternatywnych odcinków trasy na obszarze Dzielnicy, wykonano obliczenia wyłącznie dla wariantu wschodniego przebiegającego najbliżej budynków, brak więc możliwości bezpośredniego porównania wariantów,
- nie określono wpływów skumulowanych emisji do powietrza pochodzących z istniejącego układu komunikacyjnego (rondo Bułhaka wraz z ul. Raczkiewicza i Niemcewicza) i nowobudowanej drogi wg wariantu 3,
- z puntu widzenia wpływu na stan jakości powietrza, inwestor nie udowodnił zasadności budowy drogi wg wariantu 3. Trasa w tym rejonie przechodzi bardzo blisko budynków mieszkalnych, oraz budynków wrażliwych (przedszkole, oddział szpitala MSWiA) wzdłuż ul. Niemcewicza, czym kompletnie różni się od przebiegu wg wariantu 2 z tunelem.

b) w zakresie wpływu na klimat akustyczny:
- model obliczeniowy nie został zweryfikowany, w związku z czym można mieć wątpliwości co do uzyskanych wyników,
- w Raporcie nie przeanalizowano wpływu hałasu na zdrowie ludzi,
- w świetle wyników badań prowadzonych w IOS-PIB związanych ze skutecznością ekranów akustycznych, wysokość dwóch zaproponowanych ekranów akustycznych E_21 i E_22 w Dzielnicy Wesoła wydaje się być niewystarczająca.

c) w zakresie wpływu na wody powierzchniowe i podziemne:
- zbyt obszerna charakterystyka budowy geologicznej i warunków hydro geologicznych, przedstawiająca szereg informacji nieistotnych z punktu widzenia oddziaływania drogi na te komponenty środowiska, sprawiająca, że tekst staje się niezbyt czytelny,
- brak analizy oddziaływania wykopów budowalnych na stosunki wodne na etapie budowy drogi i odsunięcie tej analizy na dalsze etapy przygotowania inwestycji,
- brak prognozowania dla węglowodorów ropopochodnych uzasadniony wynikami badań wykonanych w 2005 r. wzdłuż istniejących dróg Mazowieckiego Oddziału GDDKiA.

d) w zakresie wpływu na przyrodę ożywioną:
- brak odniesienia do wycięcia płata starodrzewu w granicach Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu i likwidacji korytarza ekologicznego oraz do skutków ekologicznych tych działań,
- brak wystarczającego dowodu braku wpływu WOW na cenny rezerwat przyrody „Bagno Jacka", będący jednocześnie częścią obszaru Natura 2000 Poligon Rembertów PLH140034 - Bagno Jacka sąsiaduje z drogą 637, która będzie przebudowana w związku z budową węzła „Rembertów". Nie jest pewne, że w strefie zagrożenia nie znajdzie się występujące siedlisko Natura 2000: 7140 Torfowiska przejściowe i trzęsawiska oraz stanowisko najcenniejszego i jedynego naprawdę rzadkiego gatunku na całym ocenianym obszarze: motyla czerwończyka nieparka.

e) w zakresie wpływu na krajobraz:
- nie wskazano metod oceny WOW na krajobraz
- nie dokonano waloryzacji krajobrazu i ocen oddziaływania inwestycji na zasoby krajobrazu (jego strukturę),

f) w zakresie społecznych aspektów realizacji inwestycji:

- nie przeprowadzono analizy struktury funkcjonalno-przestrzennej terenów zurbanizowanych ustalonej w dokumentach planowania przestrzennego,
- nie oceniono wpływu inwestycji na realizację ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania m. st. Warszawy dla Dzielnicy Wesoła, Studium w którym nie uwzględniono wnioskowanego wariantu WOW.

g) w zakresie analizy wielokryterialnej:
- brak uwzględnienia wielu ważnych kryteriów, przede wszystkim związanych z wrażliwością środowiska,
- dysproporcję w zakresie zagadnień, wokół których zbudowano kryteria,
- brak doboru kryteriów adekwatnie do stwierdzonych problemów środowiskowych.

Ustosunkowując się do zgłoszonych uwag i wniosków, wyjaśniam co następuje:

Ad. 1

- Okładki do Raportu - Wersja elektroniczna raportu jest tożsama z wersją papierową dokumentacji będącą przedmiotem oceny oddziaływania. Zamieszczenie okładki w wersji elektronicznej odrębnie od treści raportu wynika tylko i wyłącznie z uwarunkowań technicznych i edycyjnych na etapie opracowywania dokumentacji. Na okładce raportu jednoznacznie wskazano, że Inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Warszawie, a jednostką projektową firma JPL Project sp. z o.o. Na stronie 8 raportu wskazano pełną listę autorów – pracowników i współpracowników firmy JPL Project (wykonawcy raportu), którzy byli zaangażowani do opracowania dokumentacji.
- Strona 6 - W spisie najważniejszych skrótów przywołano w odniesieniu do „ustawa ocenowa" ustawę wraz z dziennikiem ustaw obowiązującą na etapie opracowywania raportu i na dzień przedłożenia wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przedłożony w kwietniu 2017 raport jest elementem procedury wszczętej w dniu 2 lipca 2015 r, dlatego też podstawą prawną dla zakresu raportu jest ustawa obowiązująca na ten czas.
- Strona 7 - Nie ma obowiązku załączania umów do dokumentacji sporządzanych na potrzeby przeprowadzania ocen oddziaływania na środowisko. Zgodnie z obowiązującym prawem na dzień składania wniosku nie było wymogu podpisu autora, a w przypadku gdy wykonawcą raportu jest zespół autorów – kierującego tym zespołem, wraz z podaniem imienia i nazwiska oraz daty sporządzenia raportu. Pomimo braku takiego wymogu dokumentacja papierowa posiada podpis kierującego zespołem.
- Strona 7 c.d. - Przedmiot opracowania został jednoznacznie wskazany w raporcie m.in. w rozdziale: 1.2 Cel i zakres opracowania gdzie zapisano: „Raport dotyczy odcinka od węzła „Drewnica" (z węzłem) na dr. S8 do km ok. 3+600. Opis odcinków oznaczony jako od i do węzła „Ząbki" odnosił się do powiązań funkcjonalnych drogi z istniejącą siecią drogową. Dlatego też odniesiono się bezpośrednio do obiektów łączących projektowaną WOW z układem drogowym. Powód i zasady podziału WOW na dwa odcinki realizacyjne szczegółowo opisano na początku raportu w rozdziale 1.1. Formalno-prawna podstawa opracowania. Decyzja środowiskowa z 2007 r. określała przedsięwzięcie polegające na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) na odcinku od węzła „Marki" do węzła „Lubelska". Decyzja nie została wycofana z obrotu prawnego. Została wygaszona na wniosek Inwestora na odcinku węzeł „Drewnica" – węzeł „Zakręt". Na etapie wyznaczania możliwych wariantów poprowadzenia odcinka drogi od węzła „Drewnica" do

węzła „Zakręt” konieczne było uwzględnienie powodów wpływających na konieczność powyżej wskazanego wygaszenia, czyli:
- ustanowieniem po wydaniu decyzji środowiskowej obszaru Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce;
- negatywną opinią Sztabu Generalnego Wojska Polskiego względem przebiegu drogi na obszarze poligonu;
- konfliktami społecznymi – protesty mieszkańców osiedla Grzybowa w Wesołej.
M.in. z tego powodu konieczne było nawiązanie w raporcie do decyzji środowiskowej z 2007 r.

- Strona 8 - Przedłożony w kwietniu 2017 raport jest elementem procedury wszczętej w dniu 2 lipca 2015 r, dlatego też podstawą prawną dla zakresu raportu jest ustawa obowiązująca na ten czas. Zgodnie z obowiązującym prawem na dzień składania wniosku nie było wymogu podpisu autora, a w przypadku gdy wykonawcą raportu jest zespół autorów – kierującego tym zespołem, wraz z podaniem imienia i nazwiska oraz daty sporządzenia raportu oraz wymogu załączenia oświadczenia o spełnieniu wymagań nałożonych na autorów raportu. Pomimo braku takiego wymogu dokumentacja papierowa posiada podpis kierującego zespołem. Autorami opracowania są pracownicy i współpracownicy firmy JPL Project Sp. z o.o. przedstawieni na str. 8 Raportu. Autorzy raportu posiadają odpowiednie wykształcenie jak również odpowiednie doświadczenie w realizacji raportów o oddziaływaniu na środowisko. Raport o oddziaływaniu na środowisko jest złożonym opracowaniem opracowanym przez zespół specjalistów:
  - mgr inż. Krzysztof Czechowski – kierownik zespołu;
  - mgr Katarzyna Mieczkowska – koordynacja projektu, redakcja opracowania;
  - mgr Iwona Rajkiewicz - koordynacja projektu, redakcja opracowania, geologia i hydrogeologia;
  - mgr Agata Krzemińska - koordynacja projektu, redakcja opracowania, analiza wielokryterialna;
  - mgr inż. Hanna Fiedler – Krukowicz - nadzór merytoryczny;
  - mgr inż. Adrian Kuśmierz – analizy GIS, opracowanie graficzne;
  - mgr inż. Maciej Januszewski – architektura krajobrazu, przejścia dla zwierząt;
  - mgr inż. Maciej Kosiorek – analizy GIS, opracowanie;
  - mgr Anna Rzeczycka – Kliszcz – uwarunkowania prawne, wypełnienie wymogów ustawy ocenowej;
  - mgr inż. Marta Romanowska – odpady;
  - prof. dr hab. Jacek Wolnicki – ichtiofauna, inwentaryzacja przyrodnicza i ocena oddziaływania;
  - dr Jarosław Sieradzki – botanika, ichtiofauna, inwentaryzacja przyrodnicza i ocena oddziaływania;
  - dr Marcin Podlaszczuk – herpetofauna, ichtiofauna, inwentaryzacja przyrodnicza i ocena oddziaływania;
  - dr Radomir Jaskuła – bezkręgowce, inwentaryzacja przyrodnicza i ocena oddziaływania;
  - dr Jolanta Adamczyk – grzyby i porosty, inwentaryzacja przyrodnicza i ocena oddziaływania;
  - dr Piotr Kokowski – akustyka;
  - mgr Michał Kowalczuk – akustyka;
  - dr Tomasz Kaczmarek – akustyka;
  - dr Franciszek Knyszyński – geologia i hydrogeologia;
  - mgr inż. Bogusław Myszkiewicz – hydrologia;
  - mgr Daniel Maranda – analiza ryzyka poważnej awarii;
  - mgr Tomasz Pakuła - analiza ryzyka poważnej awarii;

- Firma Bioeksperts – (dr Wojciech Lewandowski – kierownik zespołu, Andrzej Rachwald, dr Michał Jeliński, mgr Paweł Boratyński, mgr Agnieszka Narowska) – ornitofauna, cherpetofuna, teriofauna, inwentaryzacja przyrodnicza i ocena oddziaływania, przejścia dla zwierząt);
- projektanci firmy JPL Project.

- Strona 9 - W tabeli 2-1 „Historia prac oraz najistotniejsze decyzje dotyczące przebiegu trasy WOW" przedstawiono wybór kluczowych etapów/decyzji. Ze względu na długotrwały i złożony ponad 30 letni proces prac projektowych, środowiskowych, decyzji i kwestii formalno-prawnych przedstawienie wszystkich wydarzeń i etapów projektowych wprowadziłoby konieczność wprowadzenia znacznej ilości informacji, które w kontekście nowego nie powiązanego formalnie postępowania nie są istotne. Procedura nie jest formalnie powiązana z jakimikolwiek dokumentami/decyzjami z przeszłości. Obecna procedura prowadzona jest zgodnie z obowiązującym prawem. Wskazany w piśmie zarzut o utrzymaniu decyzji środowiskowej dla odcinka Marki-Drewnica i Zakręt-Lubelska bez wymaganych prawem uzgodnień środowiskowych nie dotyczy odcinka objętego procedurą. W odniesieniu do zarzutu przedstawiania nieprawdziwych informacji w tabeli 2-1, informuję, że:
  - w toku prac projektowych analizowano wiele wariantów i możliwości przebiegu WOW. Należy zaznaczyć, że nie wszystkie warianty analizowane pod względem projektowym były uwzględniane w procedurach środowiskowych, ze względu na wcześniejsze ich wykluczenie ze względów technicznych;
  - w tabeli 2-1 nie została podana informacja, że wschodnia obwodnica warszawy była uwzględniona w aktach prawa miejscowego. W tabeli wskazano na brak takiej rezerwy w planie miejscowym;
  - w studium uwarunkowań M. St. Warszawy z 2006 r. (Uchwała Nr LXXXII/2746/2006 Rady miasta stołecznego Warszawy z dnia 10 października 2006 roku) nie zostały wpisane warianty W2, WIIIA i W3. Na załączniku graficznym nr 14 Struktura funkcjonalno-przestrzenna i kierunki zagospodarowania przestrzennego wrysowany jest przebieg zgodny z wariantem W2 z obecnego postępowania.
  - w odniesieniu do zarzutu o nie uwzględnieniu innych wariantów przebiegu (m.in. przez gminę Halinów) informuję, iż:
    - w raporcie uwzględniono warianty przebiegu analizowane w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym, które wyznaczyło możliwe do realizacji warianty przebiegu, funkcjonalnie łączące węzeł „Drewnica" z węzłem „Zakręt" czyli odcinek będący przedmiotem wygaszenia z decyzji środowiskowej z 2007 r.;
    - nie podawano szczegółowych analiz dotyczących analizowanych w przeszłości wariantów ze względu na przedmiot i zakres raportu, który dotyczy innych wybranych do analiz wariantów, które są zasadne pod względem technicznym, funkcjonalnym, ekonomicznym i środowiskowym.

- uzupełniając informację o odrzuconym wariancie przez gminę Halinów informuję, że:
  - wariant przez gminę Halinów byłby dłuższy o ok. 9 km względem obecnie analizowanych w raporcie wariantów;
  - wariant przecinałby obszar Natura 2000 Poligon Rembertów.

- Strona 10 - Podstawowym celem realizacji przedsięwzięcia jest usprawnienie funkcjonowania transportu w rejonie Warszawy i okolic poprzez zamknięcie od wschodu Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Decyzja środowiskowa z 2007 r. określała przedsięwzięcie polegające na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy (WOW) na odcinku od węzła „Marki" do węzła „Lubelska". Decyzja nie została wycofana z obrotu prawnego. Została wygaszona na wniosek Inwestora na odcinku węzeł „Drewnica" – węzeł „Zakręt". Na etapie wyznaczania możliwych wariantów poprowadzenia odcinka

drogi od węzła „Drewnica” do węzła „Zakręt” konieczne było uwzględnienie powodów wpływających na konieczność powyżej wskazanego wygaszenia, czyli:
- ustanowieniem po wydaniu decyzji środowiskowej obszaru Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce;
- negatywną opinią Sztabu Generalnego Wojska Polskiego względem przebiegu drogi na obszarze poligonu;
- konfliktami społecznymi – protesty mieszkańców osiedla Grzybowa w Wesołej.
M.in. z tego powodu konieczne było nawiązanie w opracowaniu do decyzji środowiskowej z 2007 r. Analizowane na obecnym etapie warianty przebiegu uwzględniają ww. uwarunkowania i zawierają odpowiednie rozwiązania techniczne i środowiskowe minimalizujące oddziaływania w wymienionych kwestiach.
W odniesieniu do zarzutu przedstawienia nieprawdziwych, wprowadzających w błąd informacji odnośnie spodziewanych efektów realizowanej inwestycji wyjaśniam, iż:
- podstawowym celem realizacji przedsięwzięcia jest usprawnienie funkcjonowania transportu w rejonie Warszawy i okolic poprzez zamknięcie od wschodu Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Autorzy zgłoszonych uwag nie przedstawiają jakie to opracowania niezależnych specjalistów od drogownictwa przeczą temu założeniu oraz jakie wnioski na to wskazujące wynikają z obecnych potoków ruchu – w związku z tym nie ma możliwości odniesienia się do przedstawionych zarzutów;
- budowa Wschodniej Obwodnicy Warszawy nie zakłada likwidacji istniejących ciągów komunikacyjnych, które mają znaczenie dla obsługi ruchu lokalnego i regionalnego,
- zgodnie z wykonanymi analizami Wschodnia Obwodnica Warszawy przejmie częściowo ruch z obecnie eksploatowanych tras: m.in.: DK 2 (na odcinku Zakręt DW 631) oraz dróg wojewódzkich 631 i 634.
- poprawa warunków ruchu oraz bezpieczeństwa drogowego w rejonie inwestycji nastąpi poprzez przejęcie części ruchu z obecnie eksploatowanych tras;
- aktywizacja gospodarcza terenów położonych w rejonie inwestycji nie musi się wiązać z lokalizowaniem obiektów przemysłowych. Poprawienie warunków dojazdu do poszczególnych miast i dzielnic może się wiązać z zainteresowaniem inwestorów do lokalizowania siedzib firm reprezentujących inne gałęzie biznesu;
- poprawa stanu dróg lokalnych i regionalnych nastąpi częściowo poprzez zmniejszenie ich obciążenia. Dodatkowo odcinki dróg lokalnych przecinanych przez wschodnią obwodnicę warszawy zostaną wyremontowane po ukończonych robotach budowlanych co poprawi ich jakość względem stanu obecnego. Wybór odcinków dróg i dokładne rozwiązania techniczne będą przedmiotem kolejnych stadiów projektowych.

- Strona 11 i 12 - W odniesieniu do zarzutów dotyczących Tabeli 2-2 Natężenie ruchu drogowego na wybranych odcinkach dróg krajowych wg GPR 2010:
  - skrót GPR oznacza Generalny Pomiar Ruchu. GPR stanowi podstawowe źródło informacji o ruchu drogowym w Polsce;
  - zastosowano wyniki GPR 2010 aktualne na moment realizacji Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego raportu o oddziaływaniu na środowisko, który był przedłożony wraz z wnioskiem o uzyskanie decyzji środowiskowej z dnia 2 lipca 2015r.. Raport z 2017r. jest wypełnieniem zalecenia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie znak WOOŚ-II.4200.19.2016.JA.TR.17 z dnia 30.09.2016 r. odnośnie przedłożenia jednolitej wersji raportu przedstawiającego ocenę oddziaływania na środowisko odcinka objętego przedmiotem wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach;
  - tabela nie uwzględnia drogi ekspresowej S2 i autostrady A2 ze względu na brak odcinków tych dróg zlokalizowanych w rejonie inwestycji i objętych pomiarami w ramach GPR 2010;

- w tabeli przedstawiono informacyjnie natężenie ruchu na wybranych odcinkach dróg krajowych wg GPR 2010. Jednocześnie zaznaczono te odcinki dróg, które będą bezpośrednio powiązane z analizowanym przedsięwzięciem.
Jednocześnie informuję, że sporządzona prognoza ruchu dla projektowanego odcinka drogi Wschodniej Obwodnicy Warszawy uwzględnia zakładany rozwój sieci drogowej m.in. w zakresie Południowej Obwodnicy Warszawy (POW), odcinek węzeł Puławska – węzeł Zakręt. Wschodnia Obwodnica Warszawy nie jest drogą konkurencyjną dla trasy Marki-Żołnierska-Marsa – droga wojewódzka nr 631. Są to drogi o innych parametrach i funkcjach w funkcjonowaniu sieci drogowej. Drogi wojewódzkie są siecią dróg uzupełniających dla dróg krajowych i pełnią funkcje komunikacyjne w aspekcie lokalnym i regionalnym. W tym względzie realizacja Wschodniej Obwodnicy Warszawy przejmie ruch ponad lokalny i tranzytowy i tym samym usprawni się ruch na drodze wojewódzkiej 637.

- Strona 13 - W odniesieniu do zarzutów dotyczących aktualności prognozy ruchu informuję, iż w rozdziale 2.3.1 raportu przedstawiono prognozy ruchu na rok 2020 i 2035.
- Strona 14 - Wschodnia Obwodnica Warszawy jest elementem Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej. Stąd założono takie parametry techniczne, które zapewnią wymaganą funkcjonalność, przepustowość i poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- Strona 15 – zapisy w Raporcie nie są sprzeczne. Zjazd techniczny poligon nie jest węzłem drogowym i jest obiektem zaprojektowanym na potrzeby wojska. Wymiana ruchu pomiędzy jezdnią drogi ekspresowej S-17 i jezdnią istniejącej drogi obsługującej tereny wojskowe (Al. Gen. A. Chruściela) odbywa się poprzez łącznice; dwa stanowiska przeznaczone dla inspekcji transportu samochodowego zaprojektowane w rejonie zjazdu technicznego; nie zaliczono obiektów ITD do obiektów wojskowych. Sam zjazd poligon również nie jest obiektem wojskowym – jest zaprojektowany na potrzeby wojskowe.

Ad. 2

Na potrzeby wykonania prognozy ruchu wykorzystano Krajowy Model Ruchu i Warszawski Model Ruchu. Warszawski model ruchu został opracowany na podstawie wyników WBR 2005 i zaktualizowany do pomiarów wykonanych w 2010 roku. W celu weryfikacji modelu ruchu wytypowano odcinki pomiarowe w obszarze projektowanej inwestycji dla porównań z GPR 2010. Dodatkowo wykonano porównanie potoków ruchu z modelu warszawskiego uzyskanego w procesie kalibracji z pomiarami wykonanymi w roku 2010. Prognoza ruchu została wykonana w oparciu o dostępne dane w momencie opracowywania dokumentacji projektowej (Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe). Prognoza ruchu została wykonana zgodnie przyjętymi zasadami i materiałami wyjściowymi stosowanymi przy opracowywaniu tego typu analiz. Należy zaznaczyć że na kolejnych etapach projektowych (Koncepcja, Projekt budowalny) będzie opracowana nowa prognoza ruchu, która uwzględni aktualne na ten czas dane z pomiarów jak również zostanie ona dostosowana do bieżących wartości elementów wpływających na określenie wskaźnika wzrostu ruchu. Na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu opracowanej dla wybranego wariantu zostanie opracowany raport na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Ad. 3

Prognoza ruchu jest opracowaniem technicznym wykonanym w tym przypadku na potrzeby Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego. Ostateczne wyniki analizy zostały przedstawione w raporcie w rozdziale 2.3.1. Prognoza ruchu została wykorzystana na etapie opracowywania raportu do określenia prognozowanych oddziaływań akustycznych, stężeń zanieczyszczenia powietrza, stężeń zanieczyszczeń wód. Należy zaznaczyć, że nie ma

obowiązku zamieszczania w raportach o oddziaływaniu na środowisko wyników cząstkowych analizy lub wyników uzyskanych bezpośrednio z modelu ruchu. Takie dane wprowadzałyby kolejny materiał do opracowania wpływający na wzrost jego objętości i zmniejszenie jego przejrzystości. Niezbędne informacje zostały przedstawione w zestawieniu tabelarycznym, które zawiera podział na odcinki i dane o strukturze ruchu samochodowego w podziale na odcinki węzłowe.

Ad.4

Prognoza ruchu przewiduje jednakowe natężenie ruchu pojazdów dla poszczególnych odcinków trasy we wszystkich wariantach ze względu na:

- ten sam punkt początkowy i końcowy przedsięwzięcia (węzeł „Drewnica" i węzeł „Zakręt) oznaczający włączenie w te same ciągi komunikacyjne;
- przecinane w ciągu przedsięwzięcia te same ciągi komunikacyjne dróg wojewódzkich wpływających na kształtowanie struktury i natężenia ruchu (DW 631, 634, 637);

Wskazane w prognozie ruchu jednakowe natężenie samochodów na dobę jest zakładane dla wszystkich wariantów i nie jest to powiązane z długością poszczególnych odcinków. Zastosowanie tej samej prognozy ruchu dla wszystkich rozpatrywanych wariantów nie jest też kwestią rozstrzygającą o prawidłowości lub jej braku przy wyznaczeniu wariantów będących przedmiotem oceny. Węzeł „Wesoła" poprzez swoją lokalizację na przecięciu z ul. 1-go Praskiego Pułku (droga klasy Z) nie wpływa w znaczący sposób na zmianę struktury i natężenia ruchu na drodze ekspresowej. Różnica w liczbie pojazdów na odcinkach węzłowych Rembertów-Wesoła i Wesoła-Zakręt jest nieznacząca w odniesieniu do całkowitego zakładanego natężenia pojazdów na dobę. Z wyżej wymienionych względów zastosowanie tych samych danych wyjściowych w zakresie prognozy ruchu jest podejściem prawidłowym a oddziaływania oszacowane w toku analiz są wyznaczone w sposób prawidłowy. Należy ponownie zaznaczyć że na kolejnych etapach projektowych (Koncepcja, Projekt budowalny) będzie opracowana nowa prognoza ruchu, która uwzględni aktualne na ten czas dane z pomiarów jak również zostanie ona dostosowana do bieżących wartości elementów wpływających na określenie wskaźnika wzrostu ruchu. Na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu opracowanej dla wybranego wariantu zostanie opracowany raport na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Ad.5

Przebieg wariantów 1, 2, 5, 8 i położona w ich rejonie zabudowa mieszkaniowa przy której usytuowane zostały punkty oceny imisji hałasu zlokalizowane są w oddaleniu od linii kolejowych wpływających na kształtowanie się oddziaływań skumulowanych. Z tego względu założone wartości dla podwariantów A, B i C w analizie wielokryterialnej dla kryterium K1 są identyczne. To kryterium nie różnicuje wariantów 1, 2, 5, 8 wraz z podwariantami.

Ad. 6

Prognoza ruchu została wykonana w oparciu o dostępne dane w momencie opracowywania dokumentacji projektowej. Prognoza ruchu została wykonana zgodnie z przyjętymi zasadami i materiałami wyjściowymi stosowanymi przy opracowywaniu tego typu analiz. Szczegółowa metodyka opracowania prognozy ruchu została podana w raporcie. Jak wynika z metodyki prognoza ruchu wynika z szeregu czynników zmiennych w czasie. Wykonana prognoza była w pełni poprawnym, wystarczającym i aktualnym materiałem na czas opracowywania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego i raportu o oddziaływaniu na środowisko. Tak jak wskazane jest to w uwadze najnowsze wskaźniki ekonomiczne, jak również planowany rozwój sieci drogowej mogą być obecnie inne niż na

etapie opracowywania poprzedniej prognozy ruchu. Ponownie należy zaznaczyć że na kolejnych etapach projektowych (Koncepcja, Projekt budowalny) będzie opracowana nowa prognoza ruchu, która uwzględni aktualne na ten czas dane z pomiarów jak również zostanie ona dostosowana do bieżących wartości elementów wpływających na określenie wskaźnika wzrostu ruchu. Na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu opracowanej dla wybranego wariantu zostanie opracowany raport na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Wzrost lub spadek zakładanego natężenia ruchu, który zostanie określony na etapie zaktualizowanej prognozy ruchu w jednakowy sposób wpłynąłby na wszystkie warianty ze względu na powiązanie ich z tym samym układem drogowym. Tym samym weryfikacja prognozy ruchu na tym etapie w żaden sposób nie wpłynęłaby na wybór wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Sugerowany w uwadze sposób podejścia do weryfikowania prognoz przy zdiagnozowanych zmianach w danych wejściowych do prognoz wpływałby na konieczność kilkukrotnej weryfikacji prognoz i raportów na etapie opracowywania dokumentacji projektowej i środowiskowej.

Ad.7

Raport oddziaływania na środowisko został skonsultowany ze Stołecznym Konserwatorem Zabytków. Ponadto Decyzja 90/04 z dnia 31.03.2004r. dotyczy wpisania do rejestru zabytków wystroju i wnętrza, kościoła, czyli zabytków ruchomych. Kościół jako budynek oraz jego otoczenie na podstawie tej decyzji nie są objęte ochroną konserwatorską. Zgodnie z art. 19 ust. la ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami ochronie podlegają tylko zabytki nieruchome oraz ich otoczenia. Na kolejnych etapach realizacji inwestycji projekt budowlany zostanie ponownie przekazany do uzgodnień, w tym m.in. do Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Jeśli na Inwestora będzie nałożony obowiązek zastosowania dodatkowych zabezpieczeń, to zostaną one wprowadzone do dokumentacji projektowej. W raporcie oddziaływania na środowisko opis obiektów zabytkowych ograniczył się do elementów wskazanych w piśmie Stołecznego Konserwatora Zabytków. Przedmiotowe pismo jest datowane na 2012r. ponieważ pracę nad dokumentacją rozpoczęto w 2012r. Procedura o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest prowadzona od lipca 2015r. Raport oddziaływania na środowisko opisuje obiekty zabytkowe wskazane w piśmie Stołecznego Konserwatora Zabytków. W art. 6 Ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami wymienione są przykładowe rodzaje zabytków i jak wskazują ich definicje zawarte w art. 3 tejże ustawy mogą mieć one charakter większych obszarów (np. układ urbanistyczny), jaki i pojedynczych obiektów. Zgodnie z ww. pismem SKZ na terenie inwestycji nie znajdują się zabytki wpisane do rejestru zabytków w jakiejkolwiek z tych form. W gminnej ewidencji zabytków zgodnie z art. 22 ust. 5 ww. ustawy powinny być ujęte: zabytki nieruchome wpisane do rejestru; inne zabytki nieruchome znajdujące się w wojewódzkiej ewidencji zabytków; inne zabytki nieruchome wyznaczone przez wójta (burmistrza, prezydenta miasta) w porozumieniu z wojewódzkim konserwatorem zabytków. SKZ w ww. piśmie wskazał jedynie nieruchomości oznaczone danymi adresowymi, co zgodnie z art. 3 ust. 2 ww. ustawy należy interpretować jako zabytek nieruchomy.

Wszystkie wymienione przez zgłaszających uwagę budynki nie są obiektami wpisanymi do rejestru zabytków. Są to obiekty uwzględnione w gminnej ewidencji zabytków m.st. Warszawy. Ich nie uwzględnienie w raporcie wynika z ich włączenia do wykazu już po uzyskaniu odpowiednich opinii i informacji od Stołecznego Konserwatora Zabytków na etapie opracowywania raportu. Wymienione obiekty (pełne zestawienie poniżej) nie znajdują się w kolizji z planowanym przedsięwzięciem w żadnym z rozpatrywanych wariantów. Ze względu na ich oddalenie od przyszłego pasa robót oraz usytuowanie wzdłuż lokalnych

ulic stanowiących dojazd do osiedli zabudowa ta nie będzie również narażona na oddziaływania występujące na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Zestawienie nie uwzględnionych w opracowaniu obiektów:

Lp.	ID	Obiekt	Adres
8850	WES17112	dom	Wesoła, ul. Reymonta 9
8849	WES17113	dom	Wesoła, W. Reymonta 1
8798	WES17030	dom	Wesoła, J. U. Niemcewicza 78
8833	WES17116	dom	Wesoła, T. Kościuszki 3
8750	WES17067	dom	Wesoła, 1 Maja 13
8752	WES17065	dom	Wesoła, 1 Maja 6
8751	WES17068	dom	Wesoła, 1 Maja 15
8774	WES17117	dom	Wesoła, G. Narutowicza 3
8812	WES17092	dom	Wesoła, P. J. Sapiehy 2
8813	WES17093	dom	Wesoła, P. J. Sapiehy 6
8844	WES17016	dom	Wesoła, W. Raczkiewicza 26; Wesoła, 1 Praskiego Pułku 26
8845	WES17017	dom (Willa Zofja)	Wesoła, W. Raczkiewicza 28; Wesoła, 1 Praskiego Pułku 28
8759	WES17021	dom	Wesoła, Armii Krajowej 44
8763	WES17043	dom	Wesoła, Armii Krajowej 60
8766	WES17022	przedszkole (Przedszkole nr 261)	Wesoła, Armii Krajowej 72
8852	WES17145	dom	Wesoła, W. Syrokomli 4

Ad. 8

Przyjęte w raporcie założenie dotyczące zmniejszenia emisji hałasu pojazdów na poziomie 1 dB/10 lat jest uzasadnione analizą trendów zmian poziomu emisji hałasu pojazdów i wynika z:

- postępu technologicznego przemysłu samochodowego (np. rosnący udział pojazdów z napędem elektrycznym);
- postępu w konstrukcji opon o obniżonej emisji hałasu (styk opona –nawierzchnia drogi jest głównym źródłem hałasu przy dużej prędkości), który obecnie jest jednym z priorytetów UE w zakresie obniżenia emisji hałasu drogowego;
- planowanym przez Komisję Europejską obniżaniem dopuszczalnych standardów emisji pojazdów;
- wzrostem jakości krajowego parku samochodowego.

W związku ze stale rosnącą liczbą osób narażonych na negatywne oddziaływanie hałasu, w grudniu 2011 r. Komisja Europejska przedstawiła propozycję nowej regulacji, której celem jest obniżenie hałasu generowanego przez pojazdy. Dotyczy to wszystkich kategorii pojazdów, w tym samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów.

Nowe rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 540/2014 z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie poziomu dźwięku pojazdów silnikowych i zamiennych układów tłumiących oraz zmieniające dyrektywę 2007/46/WE i uchylające dyrektywę 70/157/EWG, ma prowadzić do redukcji hałasu o około 25% (Reducing noise in the automotive industry, https://ec.europa.eu/growth/sectors/automotive/environment-protection/noise-reduction_en, dostęp: 09.09.2016; Sound level of motor vehicles, Library of the European Parliament, 31/01/2013,http://www.europarl.europa.eu/RegData/bibliotheque/briefing/2013/130444/LDM_BRI(2013)130444_REV1_EN.pdf, dostęp: 09.09.2016). Rozporządzenie to wprowadza szereg narzędzi, które pozwolą zredukować hałas emitowany przez pojazdy, m.in.:

- Obniżenie granicznych poziomów dźwięku, które będzie wprowadzone etapowo:
  - obniżenie o 2 dB dla pojazdów lekkich i 1 dB dla pojazdów ciężkich od lipca 2020 r.
  - ponowne obniżenie o 2 dB dla pojazdów lekkich i o 2 dB dla pojazdów ciężkich od lipca 2024 r.
- Dodatkowe przepisy dotyczące emisji dźwięku (ASEP), które zostaną uwzględnione w procedurze homologacji typu. Mają one zapewnić, że hałas pojazdu w warunkach drogowych nie różni się od otrzymanego podczas badań testowych.

W celu wiarygodnego określenia struktury wiekowej pojazdów poruszających się po polskich drogach wykorzystano publikację Głównego Urzędu Statystycznego p.t. Transport drogowy w Polsce w latach 2012 i 2013 (Warszawa, 2015 r.). Praca ta zawiera wyniki badań statystycznych, uzupełnione informacjami ze źródeł administracyjnych, w tym z Centralnej Ewidencji Pojazdów (CEP), prowadzonej przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Z publikacji tej wynika, że większość pojazdów (~80%) ma od 6 do 30 lat, przy czym podział w grupach wiekowych: 6-11, 12-15 i 16-20, 21-30 jest w przybliżeniu równy 20%. Średni wiek pojazdów wyniósł 16,7 w 2012 r. i 17,1 w 2013 r. Zbliżone wartości otrzymano analizując poszczególne typy pojazdów:

- pojazdy osobowe: 16,8 w 2012 r. i 17,2 w 2013 r.,
- pojazdy ciężarowe: 16,6 w 2012 r. i 17,1 w 2013 r.

Z raportu dotyczącego błędów w bazach danych CEP (http://r2rc.pl/wp-/uploads/2015/03/Konferencja-CEP-09-czerwca-2015.pdf, dostęp : 09.09.2016) wynika, że baza danych CEP jest rażąco nieaktualna. Jak podaje ww. raport średni wiek samochodów jest zawyżony o 4 lata w stosunku do stanu faktycznego. Biorąc pod uwagę powyższe, do dalszych rozważań, przyjęto, że średni wiek pojazdu w Polsce wynosi 13 lat.

Zgodnie z rozporządzeniem UE nr 540/2014, wartości dopuszczalne poziomu dźwięku w pierwszej fazie mają zastosowanie dla nowych pojazdów od lipca 2016 r., natomiast w trzeciej (ostatniej) fazie – od lipca 2024 r. W tym przedziale czasu (8 lat), wartości graniczne będą obniżane, w zależności od kategorii pojazdu, od 3 dB do 4 dB. Średnia roczna redukcja hałasu wyniesie 0,4-0,5 dB / 1 rok. Oznacza to, że w roku 2035 proces poprawy stanu technicznego pojazdów w Polsce będzie trwał od 6 lat, tzn. od 2029 (początek 1 fazy wg rozporządzenia UE w roku 2016 + średni wiek samochodów 13 lat). Przekłada się to na zmniejszenie emisji hałasu pojazdów na poziomie 2,4÷3,0 dB w roku 2035.

Należy dodatkowo zaznaczyć, że proces poprawy stanu technicznego pojazdów, w tym redukcji emitowanego hałasu, nie będzie trwał od 2016 roku, lecz jest to proces ciągły. Dzisiejszy stan techniczny (i poziom emisji hałasu) średniego pojazdu w naszym kraju jest lepszy niż w przeszłości i nie ma powodu, żeby nie uwzględniać dalszej poprawy.

Dodatkowym czynnikiem, mogącym wpłynąć na obniżenie średniego wieku pojazdów w najbliższej przyszłości jest wprowadzenie przez rząd rozwiązań prawnych, które w założeniu mają znacząco ograniczyć import używanych samochodów i zachęcać do zakupu nowych aut, co wiąże się również z walką z zanieczyszczeniem powietrza.

Wprowadzenie poprawek obniżających poziom emisji hałasu pojazdów, jak wykazano powyżej, nie jest ani „bezpodstawne”, „niedopuszczalne”, czy „chybione”. Obniżenie

poziomu emisji hałasu przyjęto asekuracyjnie, o 1,8÷2,0 dB niżej niż wynika to z przeprowadzonych powyżej rozważań dla roku 2035.

Przyjęte tempo spadku hałaśliwości pojedynczych pojazdów na poziomie 0,5dB/5 lat zostało przyjęte również na podstawie analizy trendów zmian poziomów emisji przyjmowanego w metodach obliczeniowych stosowanych w innych krajach, np.:

- Francja (por. „NMPB-Routes – 96" z jej aktualizacją: „NMPB-Roads-2008"),
- kraje nordyckie (por. „Nord 2000" - Comprehensive outdoor sound propagation model" z „Road Traffic Noise – Nordic Prediction Model, TemaNord 1996:525", w której poziomy imisji wyznaczono na początku lat 90-ych),
- Japonia (Road traffic noise prediction model por. wersję "ASJ RTN-Model 2003" z aktualizacją „ASJ RTN-Model 2013").

Ze względu na brak rekomendowanej metody krajowej, w raporcie przyjęto metodę rekomendowaną do stosowania w UE. W raporcie ooś obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując francuską metodę obliczeniową NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB) określoną w Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6 oraz we francuskiej normie XPS 31-133. Model emisji hałasu oparty jest na danych z Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980, czyli pochodzących sprzed ok. 35 lat. Od 31 grudnia 2018 roku w UE będzie obowiązywać nowa metoda prognozowania hałasu drogowego - CNOSSOS-EU (Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu, zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy, Dz. Urz. U.E. L 168/1, 1.7.2015).

W celu porównania, dla przyjętych w raporcie ooś prędkości pojazdów i rodzaju nawierzchni drogi, obliczono równoważny poziom hałasu w czasie 1 godziny, w odległości 10 m od osi drogi, wywołany przejazdem jednego pojazdu:

- wg zastosowanej w raporcie ooś metody NMPB
  - pojazd lekki – 45,6 dB;
  - pojazd ciężki – 51,1 dB
- CNOSSOS-EU
  - pojazd lekki – 44,7 dB;
  - pojazd ciężki (kat. 3) – 48,8 dB,

co daje obniżenie referencyjnego poziomu emisji w obydwóch metodykach rekomendowanych o odpowiednio:

- pojazd lekki – 1,0 dB,
- pojazd ciężki – aż 2,3 dB

Z powyższego wynika, że obliczenia wykonane w raporcie ooś przy pomocy najnowszej metody, CNOSSOS-EU, dałyby wyniki niższe. To potwierdza, że analizy wykonane w raporcie wykonano z zastosowaniem zasady przezorności.

W raporcie ooś nie doszło do „kumulacji niedopuszczalnych arbitralnych i bezpodstawnych redukcji emisji, która może łącznie wynieść 2 dB dla 2035r." Dla prognozy hałasu w roku 2035 przyjęto korektę wynoszącą -1,5 dB „względem stanu aktualnego", a nie łączną korektę dla roku 2020 i 2035, co rzekomo ma prowadzić do korekty 2 dB.

Ad. 9

Zarzut niedochowania zasady przezorności w raporcie ooś oparty jest na założeniu, że nie wzięto w nim pod uwagę innych, bardziej hałaśliwych nawierzchni, w tym kostki brukowej. Wynika to z faktu, że w zakres raportu nie wchodzi analiza wszystkich możliwych scenariuszy, w tym hipotetycznych i nierealistycznych.

Obliczenia wykonano dla planowanej przez Inwestora w dacie sporządzania raportu ooś technologii, tj. przyjmując nawierzchnię typu SMA 12, która zgodnie z wieloma

publikacjami, (np. publikacja krajowa: W.Gardziejczyk, *Wpływ technologii wykonania warstwy ścieralnej na poziom hałasu od przejeżdżających pojazdów, Politechnika Białostocka)* należy do nawierzchni o normalnej hałaśliwości (NH). Zgodnie z raportem *AR-INTERIM-CM Adaptation and revision of the interim noise computation methods for the purpose of strategic noise mapping.* Final Report. Part A (Wölfel Meßsysteme - Software GmbH & Co, 25 March 2003), należy ją uznać za równoważną nawierzchni referencyjnej, zdefiniowanej w normie *EN ISO 11819-1*. Dla nawierzchni tej współczynnik korekcji jest niezależny od prędkości i wynosi 0 dB.

Ostateczny rodzaj i konstrukcja zastosowanej nawierzchni zostanie ustalony na etapie Projektu Budowlanego. Wtedy, jeżeli nastąpi zmiana technologii nawierzchni lub innych parametrów istotnych z punktu widzenia emisji hałasu do środowiska, będzie to ujęte w raporcie wykonanym na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i w konsekwencji może doprowadzić to do zmiany wymaganej powierzchni ekranów.

Dodatkowo, należy zauważyć, że ocena oddziaływania projektowanej drogi ekspresowej, zarówno na powietrze atmosferyczne, jak i na klimat akustyczny została określona dla prędkości wyższych o 10 km/h od wartości dopuszczalnych, określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz.U. 1997 nr 98, poz. 602 z późn. zm.), tj. dla tej klasy drogi - 120 km/h dla pojazdów lekkich i 80 km/h dla pojazdów ciężkich. Co ważne, rzeczywiste średnie prędkości jazdy, które determinują wartość równoważnego poziomu hałasu w środowisku, na drodze ekspresowej nie przekraczają ww. wartości dopuszczalnych. Dlatego założenia przyjęte do obliczeń – wbrew sugestii Strony - dają odpowiedni margines bezpieczeństwa i nie można się zgodzić, że raport nie uwzględnia zasady przezorności.

Ad. 10

W raporcie ooś wykorzystano metody obliczeniowe rekomendowane przez Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2002/49/WE z dnia 25 czerwca 2002 r. *odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku*. Dla hałasu szynowego jest to holenderska krajowa metoda obliczeń ogłoszona w *Reken- en Meetvoorschrift Railverkeerslawaai'96, Ministerie Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, 20 november 1996* (w skrócie RMR).

Oddziaływanie skumulowane hałasu drogowego i kolejowego wykonano dla linii kolejowych przebiegających na terenie omawianego obszaru, tj. linii nr 2, 21 oraz 449. Analiza polegała na wyznaczeniu poziomu hałasu od każdego źródła oddzielnie. W obowiązujących przepisach nie ma wytycznych w zakresie łącznej oceny różnych źródeł hałasu. Zgodnie z ustawą *Prawo ochrony środowiska*, każdy zarządzający instalacją (tu: drogą lub linią kolejową) zobowiązany jest do dotrzymania standardów akustycznych poza granicą terenu, do którego ma tytuł prawny. Analiza oddziaływań skumulowanych w raporcie ooś służy ocenie spełnienia tego warunku. W przypadku stwierdzenia przekroczeń dopuszczalnych wartości hałasu kolejowego, właściwe organy administracji dysponują odpowiednimi narzędziami w celu przywrócenia standardów akustycznych w środowisku (monitoring hałasu, przegląd ekologiczny).

Liczba torów na linii kolejowej nr 2 zwiększy się z dwóch do czterech przed rokiem 2035. Ma to swoje częściowe potwierdzenie w uchwale Rady Ministrów nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r. *w sprawie uchwalenia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku* (KPK, gdzie wskazano zadanie pod nazwą *Poprawa przepustowości linii kolejowej E 20 na odcinku Warszawa Rembertów – Mińsk Mazowiecki, etap II: Budowa dodatkowej pary torów na odc. Warszawa Rembertów – Sulejówek Miłosna*. Zauważyć trzeba, że projekt ten znajduje się na liście rezerwowej, jego realizacja jest mało prawdopodobna (pozycja 129 z 146).

Zgodnie z zapisami ustawy z dnia 3 października 2008 r. *o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (tekst jedn.: Dz. U. z 2017 poz. 1405 ze zm.), raport ooś powinien zawierać m.in. *informacje na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia (...).*

Mając na uwadze powyższe, analizę oddziaływań skumulowanych wykonano dla istniejącego kolejowego układu komunikacyjnego oraz założeń przedstawionych w raporcie ooś.

W tabeli 9-2 raportu wskazano natężenie ruchu pociągów przyjęte do oceny oddziaływania skumulowanego. Założone natężenia wykonano w oparciu o dostępne dane (prognozy ruchu wykonane na potrzeby Studium Wykonalności projektu „Modernizacja i rozbudowa Warszawskiego Węzła Kolejowego").

Prędkości pociągów przyjęto średnie dla poszczególnych kategorii pociągów, które będą poruszały się po liniach kolejowych. Należy zaznaczyć, że dominującym ruchem pociągów na linii nr 2 będzie ruch aglomeracyjny/podmiejski. Pociągi osobowe mające przystanki w relatywnie bliskich odległościach nie rozwijają na nich maksymalnych prędkości projektowych torowiska (160 km/h). Z ww. względów założone prędkości (pociągi pasażerskie – 120 km/h, pociągi towarowe – 80 km/h) są prawidłowe do oceny oddziaływań skumulowanych.

Jeżeli w przyszłości dojdzie do modernizacji linii kolejowej nr 2 (E20) polegającej na zwiększeniu jej przepustowości poprzez budowę dodatkowej pary torów, obowiązek odpowiedniego zabezpieczenia terenów narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie hałasu będzie leżał w gestii zarządzającego linią kolejową. Jak pokazują dotychczasowe doświadczenia, modernizacja linii kolejowych połączona ze wzrostem przepustowości i prędkości jazdy nie zawsze jednoznacznie przekłada się na wzrost poziomu emisji hałasu ze względu na znaczne obniżenie poziomu emisji spowodowane poprawą stanu technicznego torowiska.

Przedstawione wątpliwości w zakresie prognozy hałasu drogowego wskazują na konieczność przedstawienia tu podstawowych zależności akustycznych, w tym zasady sumowania poziomów dźwięku. Najwyższa prognozowana wartość równoważnego poziomu dźwięku A dla hałasu kolejowego ($L_{AeqN,kol}$) wynosi w przybliżeniu 76 dB (Tabela 9-3, nr bud. 61). Wartość dopuszczalna w porze nocy dla hałasu szynowego jest taka sama jak dla hałasu drogowego i wynosi 56 dB. Dla przykładu, w poniższej tabeli zestawiono:

- kol. 1 - wartości poziomów hałasu kolejowego, $L_{AeqN,kol}$, w zakresie 56÷76 dB ze skokiem co 1 dB,
- wartość dopuszczalną hałasu drogowego $L^*_{AeqN,dr}$ równą 56 dB,
- suma obu tych poziomów, $L_{AeqN,skum}$ (suma logarytmiczna),
- różnica (arytmetyczna) pomiędzy poziomem całkowitym (skumulowanym, $L_{AeqN,skum}$) a poziomem hałasu kolejowego, $L_{AeqN,kol}$,, czyli odpowiednik wartości przedstawianych w kolumnach 4÷19 tabeli 9-3 w raporcie.

$L_{AeqN,kol}$	$L^*_{AeqN,dr}$	$L_{AeqN,skum}$	ΔL
56,0	56	59,0	3,0
57,0	56	59,5	2,5
58,0	56	60,1	2,1
59,0	56	60,8	1,8
60,0	56	61,5	1,5
61,0	56	62,2	1,2

62,0	56	63,0	1,0
63,0	56	63,8	0,8
64,0	56	64,6	0,6
65,0	56	65,5	0,5
66,0	56	66,4	0,4
67,0	56	67,3	0,3
68,0	56	68,3	0,3
69,0	56	69,2	0,2
70,0	56	70,2	0,2
71,0	56	71,1	0,1
72,0	56	72,1	0,1
73,0	56	73,1	0,1
74,0	56	74,1	0,1
75,0	56	75,1	0,1
76,0	56	76,0	0,0

Pierwszy wiersz powyższej tabeli przedstawia sytuację, w której zarówno poziom hałasu kolejowego, jak i drogowego osiąga jednakową wartość, równą wartości dopuszczalnej 56 dB. W tym przypadku poziom skumulowany wzrasta o 3 dB względem każdego z poziomów składowych. Wraz ze wzrostem poziomu hałasu kolejowego, przy niezmiennym poziomie hałasu drogowego – nie przekraczającym wartości normatywnej – przyrost poziomu ΔL maleje, aż dla maksymalnej zidentyfikowanej wartości poziomu hałasu kolejowego, $L_{AeqN,kol}$ = 76 dB, gdy przyrost ten zanika, tj. osiąga wartość 0,0 dB.

Z tabeli tej wynika też odpowiedź na uwagę dotyczącą przyrostu hałasu o 1 dB w pkt imisji nr 63-67. Przy zachowaniu dopuszczalnej wartości poziomu hałasu drogowego, poziom skumulowany wzrasta o 1 dB jeśli poziom hałasu kolejowego będzie większy o 6 dB od hałasu drogowego. Wyniki przedstawione w Tabeli 9-3 raportu są prawidłowe i przy znajomości zasad sumowania poziomów nie są zaskakujące.

Tabela 9-3 pokazuje przyrost poziomu hałasu skumulowanego względem hałasu kolejowego, spowodowany hałasem przedmiotowej inwestycji (w stanie docelowym, z planowanymi zabezpieczeniami przeciwhałasowymi). Podane w kolumnie 4 i następnych tabeli 9-3 poziomy hałasu nie oznaczają przekroczeń wartości dopuszczalnych. Dla przykładu, w punkcie imisji nr 67 poziom hałasu kolejowego wynosi w nocy 61,0 dB. Z tabeli powyżej wynika, że dodanie do tego poziomu wartości o ok. 8 dB mniejszej spowoduje przyrost hałasu skumulowanego o ok. 0,6 dB. Zatem, taki przyrost wywoła pojawienie się hałasu drogowego o poziomie ok. 61-8 = 53 dB (dokładnie 52,6 dB), który wartości dopuszczalnej nie przekracza. W związku z czym, jak widać, nie mamy tu do czynienia z dwiema różnymi prognozami hałasu drogowego.

W odniesieniu do uwagi dotyczącej hałasu w punktach 80-82 i 86 w stanie aktualnym oraz w wariancie inwestycyjnym wyjaśniam, że hałas np. w punkcie 80, położonym bardzo blisko przy ul. 1 Pułku Praskiego spadnie po realizacji inwestycji, gdyż zgodnie z prognozą ruchu dla tej ulicy, ruch pojazdów dostawczych i ciężkich (determinujący poziom hałasu w stanie istniejącym) na tej drodze znacznie się zmniejszy. Dodatkowo, prognoza hałasu dla tej - i innych dróg - uwzględnia spadek poziomu emisji hałasu. Nie ma zatem powodów, by wyniki przedstawione w raporcie uznać za sprzeczne.

Należy szczególnie podkreślić, że wzrost poziomu hałasu o 6 lub 9 dB jest konsekwencją przyrostu energii akustycznej odpowiednio o 4 lub 8 razy. Podkreśla się, że zmiana taka nie wywołuje takiego samego wzrostu odczucia dokuczliwości hałasu. Literatura naukowa (np. Fastl, Zwicker, Psychoacoustics. Facts and Models, Springer, 2007) wskazuje,

że w przypadku hałasu drogowego, odczucie podwojonej głośności wywołuje wzrost poziomu o ok. 10 dB.

Ad. 11

Zarówno część akustyczna, jak i cały raport inwestycji polegającej na budowie drogi ekspresowej S-17 na środowisko został przygotowany zgodnie z obowiązującymi przepisami. Ustosunkowując się do wyszczególnionych w uwadze 4 podpunktów, z podziałem na zagadnienia związane z emisją i propagacją hałasu dla przedmiotowej inwestycji wyjaśniam co następuje:

Emisja

a) *„Raport nie zawiera wiarygodnych danych o wyliczonej emisji”*

Podstawowymi danymi wejściowymi, w przypadku stosowania francuskiej metody obliczeniowej NMPB-Routes-96 są następujące parametry:

- natężenie ruchu dla pojazdów lekkich i ciężkich w porze dnia i nocy,
- prędkość oraz płynność ruchu pojazdów (dla pojazdów lekkich i ciężkich w porze dnia i nocy),
- nachylenie niwelety jezdni,
- typ nawierzchni.

Na podstawie tych danych, program obliczeniowy (w tym przypadku program SoundPLAN) automatycznie i jednoznacznie wyznacza wielkość emisji E, zgodnie z przyjętą metodyką. Prezentowanie obliczonych wartości emisji, E, jest zbędne, gdyż:

- są to wielkości określone w metodyce NMPB i nie ma możliwości ingerencji w ich wartość – obliczenia są wykonywane automatycznie przez środowisko obliczeniowe,
- jak wskazano powyżej, wielkość E jest zależna od płynności ruchu i nachylenia niwelety jezdni, które zmienia się wzdłuż trasy w sposób ciągły. Na potrzeby obliczeń emisji E, program SoundPLAN w sposób automatyczny dzieli cały przebieg analizowanej drogi na jednorodne pod kątem parametrów wejściowych pododcinki. W efekcie, kilkukilometrowy odcinek drogi może zostać podzielony na wiele pododcinków, o różnej wartości emisji E,
- ww. dane o natężeniu ruchu, jego strukturze i prędkości pojazdów jednoznacznie determinują wielkość E,
- ze względu na interpretację tej wielkości (emisja, E, w metodyce NMPB wyraża równoważny poziom dźwięku podczas przejazdu jednego pojazdu, uśredniony w czasie jednej godziny, zarejestrowany w odległości 50 m od drogi) nie może być ona bezpośrednio porównana z dopuszczalnymi wartościami poziomu dźwięku.

Niefortunnie użyte w rozdziale 2.3.2 pojęcie „emisja hałasu” zostało mylnie lub świadomie niepoprawnie zinterpretowane jako ww. wielkość emisji E, czyli podstawowy parametr metodyki NMPB-Routes-96.

W rozdziale 2.3.2 raportu pojęcie to zostało wprowadzone w celu określenia akustycznego oddziaływania planowanej inwestycji na środowisko. Zostało to dokładnie wyjaśnione w drugim akapicie (cyt.): „Jako miarę wielkości emisji hałasu z drogi S-17, w Tabeli 2-14 przedstawiono poziom dźwięku w porze nocnej obliczony w różnych odległościach od drogi.”. De facto, jako miarę emisji wykorzystano tu poziom imisji wyznaczony w warunkach referencyjnych. Cyt.: „Obliczenia wykonano przy założeniu propagacji w terenie płaskim i niezabudowanym i dla usytuowania obserwatora na wysokości referencyjnej. Do obliczeń przyjęto drogę zlokalizowaną na nasypie o wysokości 3,5 m względem poziomu terenu, jako statystycznie najczęściej występującym na przedmiotowym odcinku w analizowanych wariantach”.

Ze względu na brak precyzyjnych wymagań w zakresie opisu poziomu emisji, oprócz danych omówionych powyżej, związanych z wyznaczeniem wielkości E, zastosowano rozwiązanie analogiczne do prezentowanego w strategicznych mapach akustycznych, gdzie

przez emisyjną mapę hałasu rozumie się mapę poziomów hałasu (poziomów imisji) wyznaczonych w warunkach referencyjnych (określonych jw.).

b) *„Brak odpowiedniego opisu modelowania źródła hałasu”*

Model akustyczny analizowanej inwestycji został wykonany w środowisku SoundPLAN, w którym zaimplementowana jest, rekomendowana do stosowania w UE, francuska metoda obliczeniowa NMPB-Routes-96. Dokumenty metodyczne zawierają pełny opis obliczania zarówno emisji, jak i propagacji hałasu drogowego. Emisja hałasu drogowego została zatem w sposób jednoznaczny przedstawiona w dokumentach metodycznych. Celem raportu nie jest przepisanie tych dokumentów, tylko przedstawienie kluczowych – dla poprawnego zrealizowania analizy oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia – danych wejściowych i założeń, co uczyniono w poszczególnych częściach raportu, przede wszystkim rozdziałach 7.1.2 oraz 16.3.

Opis metody jest dostępny w wielu dokumentach UE, np. w: AR-INTERIM-CM: Adaptation and revision of the interim noise computation methods for the purpose of strategic noise mapping. Final Report. Part A (Wölfel Meßsysteme - Software GmbH & Co, 25 March 2003).

W raporcie ooś podano, że źródło hałasu – zgodnie z przyjętą metodą obliczeniową – zamodelowano zastępczym źródłem liniowym, scharakteryzowanym poziomem emisji zależnym od natężenia i struktury ruchu, prędkości pojazdów oraz pochylenia niwelety drogi. Informacja powyższa wymaga doprecyzowania, że w projekcie akustycznym zamodelowano – jak standardowo i w sposób całkowicie wystarczający postępuje się w takich przypadkach – dwa źródła liniowe, po jednym dla każdego kierunku ruchu, w środku każdej jezdni. Dodatkowo w metodyce NMPB-Routes-96 użytkownik nie ustala pozycji obserwatora w celu obliczenia emisji E, gdyż z definicji wielkość tę wylicza się dla odległości umownej/referencyjnej.

c) *„Brak części danych o strumieniach ruchu”*

Prognoza ruchu, w tym podział na porę dzienną i nocną oraz udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu, stanowi podstawę do obliczenia przewidywanych emisji oraz określenia stopnia oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Natężenie ruchu na łącznicach węzłów nie zostały przedstawione w raporcie ooś ze względu na ilość tych danych. Jest to kilkadziesiąt plików PDF, zawierających kartogramy w formacie A3 na wszystkich węzłach, osobno dla każdego typu pojazdów, z podziałem na porę dnia i nocy.

<u>Propagacja</u>

a) *„Niezgodność współczynnika meteorologicznego z przyjętymi przez autorów zaleceniami metodologicznymi [Rekomendacja Komisji].”*

Norma międzynarodowa (i krajowa) norma PN ISO 9613-2:2002 z założenia służy do obliczania poziomu hałasu w warunkach sprzyjających propagacji hałasu, czyli generuje wyniki wyższe niż w przypadku warunków neutralnych („homogenicznych”), w których fale rozchodzą się wzdłuż prostej. Na podstawie przyjętej w raporcie wartości poprawki C_{meteo} = 0 dB zarzucono niezastosowanie zasady przezorności, wyliczając poziomy hałasu korzystne dla Inwestora.

Jest dokładnie odwrotnie, gdyż uwzględnienie niezerowej wartości poprawki C_{meteo} z definicji obniża obliczony poziom dźwięku w punkcie imisji. W metodyce NMPB-96 wartość poprawki *Cmeteo* = 0 dB przekłada się na p = 100 %, co oznacza uwzględnienie warunków sprzyjających propagacji dla całego czasu oceny, a w konsekwencji najwyższy możliwy, wg tego modelu, poziom hałasu. Takie podejście uzasadnia stwierdzenie, że zastosowano zasadę przezorności.

Dodatkowo również w innym aspekcie – kluczowym z punktu widzenia ochrony środowiska przed hałasem, tj. przy doborze zabezpieczeń przeciwhałasowych - obliczenia uwzględniają zasadę przezorności. Przy obliczaniu skuteczności ekranowania (co przekłada

się docelowo na wymaganą długość i wysokość, czyli powierzchnię ekranów) uwzględniono dodatkowo degradację skuteczności ekranowania przy propagacji hałasu na duże odległości (funkcja K_{met}). Gdyby obliczenia wykonano dla warunków neutralnych („homogenicznych"), wtedy wymagane powierzchnie ekranowania byłyby mniejsze od tych wskazanych w raporcie.

b) *„Sprzeczność w zakresie podanych wyników geometrycznych liczenia propagacji"*

Warunki propagacji przyjęte do obliczeń stanowią scenariusz referencyjny, służący do porównania zasięgu hałasu w poszczególnych wariantach. By porównanie było miarodajne, na potrzeby rozdz. 2.3.2 raportu wykonano obliczenia w tych samych warunkach propagacji. Wtedy różne wyniki (poziomy hałasu) są tylko konsekwencją poziomu emisji. Wszystkie pozostałe obliczenia w raporcie, w tym obliczenia zasięgów hałasu i doboru zabezpieczeń przeciwhałasowych, wykonano dla rzeczywistego modelu terenu.

c) *„Sprzeczność w zakresie obliczonych wyników propagacji podawanych w różnych miejscach raportu"*

Analiza akustyczna jest oparta w całości na modelu fizycznym, który weryfikuje się przy pomocy obliczeń matematycznych. W raporcie dokładnie wyjaśniono, czym jest referencyjny przekrój obliczeniowy ustalony na potrzeby porównania emisji w poszczególnych wariantach (rozdz. 2.3.2).

Dane z tabeli 2-15 odbiegają od zasięgów podanych w tabeli 7-15, gdyż w tym pierwszym przypadku zostały one obliczone tylko w jednym przekroju (referencyjnym), natomiast w tabeli 7-15 zestawiono średni zasięg obliczony jako powierzchnia izolinii podzielona przez długość drogi w danym wariancie przebiegu trasy. Zasięg ten uwzględnia wszystkie lokalne zmiany warunków generacji (natężenie i struktura ruchu, prędkość, niweleta na kolejnych odcinkach drogi) i propagacji hałasu (topografia, rodzaj pokrycia terenu, przeszkody na drodze propagacji, itd.). Z definicji zasięg średni jest to wielkość wyrażona względem osi drogi, co faktycznie nie zostało zaznaczone w raporcie, jednak nie wpływa to na ocenę porównania wariantów.

d) *„Sprzeczność w postaci prognozy imisji przekraczającej prognozę emisji"*

Obliczenia w rozdz. 2.3.2 wykonano na potrzeby oceny emisji hałasu (zgodnie z tytułem rozdziału). Ze względu na brak szczegółowych wytycznych, zadanie to wykonano poprzez obliczenia (w przekroju referencyjnym), w receptorach zlokalizowanych w odległościach od 10 m do 100 m od drogi, ze skokiem co 10 m, umieszczonych na wysokości referencyjnej, tj. 4 m nad poziomem terenu.

Pojęcie „wysokość referencyjna" odnosi się do standardowej (referencyjnej) wysokości wykonywania pomiarów hałasu w środowisku, zgodnie z metodykami referencyjnymi, określonymi w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 16 czerwca 2011 r. w sprawie wymagań w zakresie prowadzenia pomiarów poziomów substancji lub energii w środowisku przez zarządzającego drogą, linią kolejową, linią tramwajową, lotniskiem lub portem (Dz. U. Nr 140, poz. 824). Ta sama wysokość została również określona jako referencyjna na potrzeby obliczeń zasięgu hałasu w Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2002/49/WE, z dnia 25 czerwca 2002 r. odnoszącą się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku.

Bezpośrednie porównywanie wyników analizy w receptorach zlokalizowanych w zabudowie chronionej z wynikami uzyskanymi w przekroju referencyjnym (rozdz. 2.3.2), co zarzucono, byłoby uprawomocnione tylko w przypadku zbieżności przekroju rzeczywistego z referencyjnym (takie same warunki propagacji hałasu). W każdym innym przypadku, formułowanie takich wniosków jest nadużyciem.

e) *„Niewystarczający opis modelowania wykonanego w środowisku SoundPLAN"*

W ramach oceny oddziaływania inwestycji polegającej na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy na środowisko nie została przeprowadzona kalibracja modelu

akustycznego. Kalibrację taką można przeprowadzić jedynie w odniesieniu do istniejącego układu komunikacyjnego, jak to się wykonuje standardowo w przypadku przeglądów ekologicznych, map akustycznych, ocen oddziaływania przedsięwzięć polegających na modernizacji/remoncie istniejącej drogi. Nie ma podstaw merytorycznych do kalibrowania modelu akustycznego na drodze zlokalizowanej w pobliżu, zarówno z punktu widzenia kalibracji parametrów emisji, jak i propagacji hałasu.

W przypadku inwestycji nowoprojektowanych, narzędziem przewidzianym do weryfikacji poprawności przyjętych danych i założeń oraz wyników otrzymanych na etapie raportu w porównaniu ze stanem faktycznym jest analiza porealizacyjna. Jej wyniki, w przypadku stwierdzenia naruszenia standardów akustycznych w środowisku, będą stanowić podstawę do wprowadzenia dodatkowych działań przeciwhałasowych. Z tego powodu, ustawa Prawo ochrony środowiska nie wymaga pomiarów na etapie raportu (chyba że są dostępne i/lub możliwe do wykonania, co nie zachodziło w przedmiotowym przypadku). Ustawa ta nie przewiduje metodyki referencyjnej modelowania hałasu drogowego. W raporcie, stosując zasadę przezorności, zastosowano zwalidowaną metodykę obliczeniową, rekomendowaną do stosowania w UE.

Wszystkie niezbędne założenia odnośnie modelu akustycznego, wykonanego na potrzeby raportu, zostały przedstawione w rozdziale 16.3. „Hałas i wibracje". Cały odcinek trasy WOW we wszystkich wariantach był analizowany z jednakową szczegółowością.

f) *Nieodpowiednia dla decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych dyskusja dotycząca metod ograniczania hałasu"*

W raporcie omówiono możliwość zapewnienia warunków komfortu akustycznego wewnątrz pomieszczeń, poprzez zastosowanie przegród zewnętrznych o odpowiedniej izolacyjności w celu dostarczenia kompletu niezbędnych informacji o przedsięwzięciu, nawet dla przypadku skrajnego. Na tym etapie analiz nie wskazano w raporcie konieczności utworzenia Obszaru Ograniczonego Użytkowania. Wskazano jednak konieczność przeprowadzenia analizy porealizacyjnej. W jej wyniku, biorąc pod uwagę ograniczenia metody prognozowania hałasu, dokładność danych wejściowych (prognoza natężenia ruchu) oraz samą niepewność prognozowania poziomów hałasu, nie można wykluczyć sytuacji, w której zajdzie potrzeba wprowadzenia Obszaru Ograniczonego Użytkowania i adaptacji akustycznej przegród zewnętrznych budynków (gdyż wtedy ochrona akustyczna polega na zapewnieniu właściwego komfortu akustycznego wewnątrz pomieszczeń).

Zdecydowanie nie można zgodzić się, że omawiane tu zagadnienie dotyczy Prawa Budowlanego i nie powinno być przedmiotem raportu. Aby się o tym przekonać wystarczy przywołać art. 135 ustawy Prawo Ochrony Środowiska.

Ad. 12

Nie ma w naszym kraju przepisów regulujących kryteria oceny akustycznej porównywanych wariantów realizacji inwestycji. Wytyczne w tym zakresie należy uznać za orientacyjne i co najwyżej skromne (*Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych*, GDDKiA, 2008). Dlatego w raporcie dokonano takiej oceny przy pomocy kilku wskaźników, dostępnych na tym etapie analiz. Proponowane przez wnoszącego uwagę kryterium, oparte na liczbie analizowanych w każdym wariancie punktów imisji na pierwszej linii zabudowy nie może być traktowane jako miarodajne z wielu względów. Przede wszystkim takimi danymi można łatwo manipulować, np. lokalizując punkty imisji na terenach znacznie oddalonych od inwestycji, poza zasięgiem hałasu, ale formalnie położonych w pierwszej linii zabudowy.

Znacznie bardziej miarodajnym jest - wskazane w raporcie - kryterium wymaganej powierzchni ekranowania, gdyż uwzględnia ono: lokalizację wszystkich terenów wymagających ochrony akustycznej, liczbę budynków narażonych na ponadnormatywne

oddziaływanie, wysokość tych budynków (ochrona najwyższej kondygnacji) oraz wielkość przekroczenia dopuszczalnej wartości poziomu dźwięku w każdym punkcie wymagającym ochrony. Miarodajna rola tego kryterium wynika z zastosowanej metodyki wyznaczania wymaganej powierzchni ekranowania. Wymagana całkowita powierzchnia ekranów jest obwiednią pól powierzchni (łączna powierzchnia) wszystkich ekranów, niezbędnych do ochrony każdego punktu imisji z osobna. Ochrona pojedynczego punktu polega z kolei na doborze takich wymiarów ekranu, by jego skuteczność była nie mniejsza niż przekroczenie dopuszczalnej wartości poziomu dźwięku.

Ad. 13:

a) Jest to stwierdzenie faktu, że we wskazanych wariantach jest więcej zabudowy mieszkaniowej w odległości do 300 m. Liczby te odnoszą się do wariantów na całej długości od węzła Drewnica do węzła Zakręt.

b) Raport z kwietnia 2017 r. stanowi ujednoliconą wersje raportu uwzględniającą:
- Ograniczenie treści raportu do odcinka od km ok. 3+600 do km 13+782
- Uwzględnienie w jednolitej treści raportu wszystkich wymaganych w toku procedury uzupełnień wskazanych przez organ prowadzący procedurę.

Z tego względu struktura raportu i treści raportu zawarte w poszczególnych Tomach i rozdziałach obu wskazanych wersji raportu mogły ulec zmianom. Oddziaływanie na strukturę funkcjonalno-przestrzenną przecinanych przez drogę obszarów szczegółowo przeanalizowano w rozdziale 7.11.

c) Z oczywistych względów warianty przebiegające w tunelu charakteryzują się mniejszymi uśrednionymi wartościami w zakresie zasięgów hałasu.

Przeprowadzone analizy nie wykazały możliwości przekroczenia dopuszczalnych norm. W przypadku oddziaływania w zakresie hałasu założono stosowanie środków minimalizujących w formie ekranów akustycznych.

d) Jest to stwierdzenie faktu, że we wskazanych wariantach 3, 4, 6, 7 stwierdza się wyższe wartości hałasu skumulowanego.

e) W raporcie wskazana jest jedynie informacja, że tunel będzie pełnił funkcję urządzenia ochrony przed hałasem na tym odcinku drogi.

f) Raport nie ignoruje zagrożeń dla wód podziemnych i ujęć wód podziemnych. W przypadku stwierdzonych potencjalnych zagrożeń organ niniejszą decyzją nałożył działania ochronne, które eliminują możliwość wystąpienia negatywnych oddziaływań.

g) i h) Oba warianty oddziaływają na zwierzęta i rośliny. W niniejszej decyzji nałożone zostały środki minimalizujące te oddziaływania np. przejścia dla zwierząt, nasadzenia zieleni.

i) W zakresie wpływu na walory krajobrazowo-przestrzenne raport ooś wskazuje, że:

Widoczne zmiany będą zachodzić również w obrębie terenów o większej urbanizacji (dzielnica Rembertów i dzielnica Wesoła – wszystkie warianty i miasto Sulejówek – warianty 3, 4, 6, 7). Nie jest to sformułowanie wskazujące, że największe zmiany będą zachodzić w dzielnicy Wesoła w wariantach 3, 4, 6, 7 – jak wskazano w uwadze.

j) Oba warianty oddziaływają na otoczenie. W niniejszej decyzji nałożone zostały środki minimalizujące te oddziaływania np. przejścia, nasadzenia zieleni.

k) W raporcie ooś wskazane są długości odcinków terenów zabudowanych przecinanych przez inwestycję. Należy pamiętać, że opracowanie dotyczy całego wnioskowanego odcinka od w. Drewnica do w. Zakręt.

l) Raport ooś pokazuje wszelkie zagadnienia w zakresie oddziaływania nowej drogi na otoczenie wraz z działaniami minimalizującymi. Przytoczony fragment odnosi się do informacji o tych działaniach.

m) Raport ooś z kwietnia 2017 r. stanowi ujednoliconą wersje raportu uwzględniającą:
- Ograniczenie treści raportu do odcinka od km ok. 3+600 do km 13+782;

- Uwzględnienie w jednolitej treści raportu wszystkich wymaganych w toku procedury uzupełnień wskazanych przez organ prowadzący procedurę;
- Wprowadzenie podwariantów dla wariantów 1, 2, 5, 8 w zakresie poprowadzenia odcinka drogi w wykopie i po terenie, jako alternatywy dla tunelu.

Z tego względu struktura raportu i treści raportu zawarte w poszczególnych Tomach i rozdziałach obu wskazanych wersji raportu mogły ulec zmianom.

Kryterium K7 zostało zweryfikowane ze względu na jednoznaczne stanowisko Rady Dzielnicy Wesoła o braku akceptacji dla wszystkich wariantów przechodzących przez dzielnicę. W kryterium dotyczącym akceptacji jednostek samorządowych oceniano akceptację dla przebiegów znajdujących się w obrębie danej jednostki samorządowej. Wariant czerwony przebiega poza granicami miasta Sulejówek. Z tego względu nie ujęto akceptacji miasta Sulejówek dla przebiegu czerwonego w wykonywanych analizach.

n) Raport ooś pokazuje wszelkie zagadnienia w zakresie oddziaływania nowej drogi na otoczenie wraz z działaniami minimalizującymi. Opisuje również dokumenty planistyczne obowiązujące na omawianym terenie. Przytoczony fragment odnosi się do informacji.

o) Kryterium K7 zostało zweryfikowane ze względu na jednoznaczne stanowisko Rady Dzielnicy Wesoła o braku akceptacji dla wszystkich wariantów przechodzących przez dzielnicę. W kryterium dotyczącym akceptacji jednostek samorządowych oceniano akceptację dla przebiegów znajdujących się w obrębie danej jednostki samorządowej. Wariant czerwony przebiega poza granicami miasta Sulejówek. Z tego względu nie ujęto akceptacji miasta Sulejówek dla przebiegu czerwonego w wykonywanych analizach.

p) i q) Ostateczny wybór wariantu przewidzianego do realizacji nastąpił po przeprowadzeniu analizy pod kątem środowiskowym, technicznym i ekonomicznym.

r) Składający uwagę powołuje się na wskazane w raporcie informacje dotyczące oddziaływania skumulowanego zgodnie z którymi dla wariantów 3, 4, 6, 7 uwzgledniających przebieg „zielony” na terenie dzielnicy Wesoła prognozuje się większy wzrost poziomu hałasu wynikający z kumulacji z hałasem kolejowym. Jest to stwierdzenie zgodne z zapisami raportu i przeprowadzonymi analizami.

Ad. 14

Wszystkie analizy wielokryterialne są narzędziem wspierającym proces decyzyjny, a nie go warunkującym. W żadnym z rozpatrywanych wariantów nie wskazano negatywnego oddziaływania na środowisko. Dlatego też przy wyborze wariantu preferowanego uwzględniono również kryteria techniczne i ekonomiczne. W kryterium dotyczącym akceptacji jednostek samorządowych oceniano akceptację dla przebiegów znajdujących się w obrębie danej jednostki samorządowej. Wariant czerwony przebiega poza granicami miasta Sulejówek. Z tego względu nie ujęto akceptacji miasta Sulejówek dla przebiegu czerwonego w wykonywanych analizach.

Wariant wnioskowany zlokalizowany jest na działce nr 48 będącej własnością Miasta Sulejówek. Z wykonanych analiz wynika brak negatywnego oddziaływania na istniejące ujęcia wód oraz brak jest również negatywnego wpływu na wody podziemne z uwagi na ukierunkowanie przepływu wód do drogi ekspresowej.

Zgodnie z zebranym materiałem dowodowym i wykonaną przez specjalistów ocenę oddziaływania na ujęcia wód podziemnych dla Sulejówka nie stwierdzono zagrożeń dla ujęcia wód. Szczegółowe informacje zawarte zostały w raporcie o oddziaływaniu na środowisko wraz z wykazem środków minimalizujących.

Odpowiadając na zarzut nie uwzględnienia specyfiki rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń powietrza ze źródeł komunikacyjnych zaznaczyć należy, że analizy zawierają analizę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń (pył zawieszony PM10 i PM2,5, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne, dwutlenek azotu, benzen). Transport samochodowy

jest źródłem wielu zanieczyszczeń do powietrza, z których najbardziej istotne to niewątpliwie dwutlenek azotu oraz pył zawieszony. W praktyce zasięg występowania izolinii poszczególnych stężeń dwutlenku azotu decyduje o zasięgu uciążliwości trasy komunikacyjnej. Wykonane obliczenia wykazały, iż stężenia obu tych substancji poza liniami rozgraniczającymi trasy nie przekraczają wartości dopuszczalnych. Nie ma zatem podstaw, aby uważać, iż emisja pyłu będzie stanowić zagrożenie dla środowiska naturalnego. Przyjęte do obliczeń wskaźniki emisji opracowane przez prof. dr hab. inż. Zdzisława Chłopka („Ekspertyza Naukowa - Opracowanie programu obliczeniowego do wyznaczania emisji drogowej tlenku węgla, węglowodorów łańcuchowych i pierścieniowych, tlenków azotu, cząstek stałych, tlenków siarki oraz benzenu dla skumulowanych kategorii pojazdów: samochodów osobowych, lekkich samochodów ciężarowych (dostawczych) oraz samochodów ciężarowych i autobusów dla lat bilansowania: 2010, 2015, 2020, 2025, 2030 i 2035, Warszawa marzec 2010) uwzględniają najważniejsze i mające największy wpływ na zdrowie ludzkie i środowisko przyrodnicze zanieczyszczenia powstające w transporcie drogowym, mające największy wpływ na środowisko i zdrowie ludzkie. Metale ciężkie, jako zanieczyszczenie o małej istotności ze względu na bardzo znikomy udział w emisjach, nie zostały uwzględnione w cytowanej ekspertyzie. Uzasadnieniem takiego stanowiska jest fakt, że aktualnie stosowanie benzyn zawierających związki ołowiu jest w otwartym obrocie zabronione Rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 9 października 2015 r. w sprawie wymagań jakościowych dla paliw ciekłych (Dz. U. 2015, poz. 1680). Dopuszcza się tylko do obrotu benzyny bezołowiowe, tzn. zawierające nie więcej niż 5mg/l. Arsen nie jest w ogóle emitowany w transporcie drogowym, a kadm i nikiel stanowią odpowiednio 2 i 5% emisji ogólnej (WIOŚ, 2014 r.). W zastosowanej obowiązującej prawnie metodyce obliczenia uciążliwości brak jest algorytmu do przeprowadzenia obliczeń depozycji związków kwaśnych oraz WWA. W polskim ustawodawstwie brak jest również norm dla depozycji związków kwaśnych i WWA. Zgodnie z obowiązującymi prawnie metodykami istnieje natomiast możliwość obliczenia opadu kadmu i ołowiu, jednak ze względu na znikomą emisję tych substancji, a co za tym idzie brak wskaźników emisji w ekspertyzie prof. Z. Chłopka, nie było konieczne obliczanie opadu tych substancji. Wszelkie przemiany chemiczne, czy też zjawisko depozycji mokrej lub suchej obniżają wielkości obliczonych stężeń zanieczyszczeń w powietrzu. W przypadku, gdy natomiast nie są one uwzględniane (jak w rozpatrywanym przypadku), model matematyczny podaje zawyżone wielkości stężeń. Jest to podejście bezpieczne z punktu widzenia ochrony atmosfery, gdyż tak obliczone stężenia, spełniające normy jakości powietrza, gwarantują, że w rzeczywistości będą jeszcze niższe.

Odnosząc się do szczegółowości i zaawansowania rozwiązań projektowych to obecny etap Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego jest pierwszym z szeregu etapów projektowych. Kolejne etapy to Koncepcja Programowa i Projekt budowlany. W razie stwierdzenia potrzeb skomunikowania wskazanych w piśmie obszarów to takie elementy będą podlegały analizom i uzgodnieniom na kolejnych etapach projektowych. W raporcie zaproponowane zostały przejazdy oraz ciągi komunikacyjne przez obwodnicę umożliwiające przedostanie się z Sulejówka na druga stronę drogi.

Należy zaznaczyć, że wpływ na krajobraz nie jest wystarczającym czynnikiem warunkującym prowadzenie drogi w tunelu. Na kolejnych etap projektowych realizowane zostaną projekty doszczegółowiające w tym projekt zielni i zagospodarowania terenu.

Tut. organ w sentencji niniejszej decyzji uwzględnił warunki zawarte w uzgodnieniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 6 marca 2018r.

Ad. 15

Zgodnie z wykonanymi analizami stwierdzono, że istnieje możliwość zabezpieczenia budynku szpitala tak żeby zapewnić wymagane prawem normy hałasu dla pory dnia i nocy. Na wysokości szpitala zaprojektowany został ekran akustyczny na nasypie o wysokości 2,5 m. Wyniki modelowania zanieczyszczeń powietrza nie wskazują na możliwość wystąpienia przekroczenia dopuszczalnych norm poza pasem drogowym.

Ad. 16

Wyniki modelowania zanieczyszczeń powietrza nie wskazują na możliwość wystąpienia przekroczenia dopuszczalnych norm poza pasem drogowym. Istniejący stan jakości powietrza atmosferycznego wokół inwestycji, włączając źródła rozproszone, został uwzględniony jako istniejące tło zanieczyszczeń powietrza, określone przez WIOŚ (zgodnie z metodyką referencyjną). Na etapie opracowania raportu oddziaływania na środowisko wykonana została analiza akustyczna sporządzona na podstawie szczegółowych danych wyjściowych uwzględniających prognozę ruchu, planowany rozkład pojazdów na porę dnia i nocy, numeryczny model terenu oraz zakładaną na tym etapie niweletę drogi. Analiza wskazała rozkład poziomu hałasu, a w przypadku przekroczeń wartości dopuszczalnych zaproponowane zostały zabezpieczenia akustyczne. Dopuszczalne normy w zakresie hałasu oceniono odpowiednio dla wszystkich typów zabudowy, w tym tereny zabudowy związanej ze stałym lub wielogodzinnym pobytem dzieci i młodzieży. Ocena wartości nieruchomości i ewentualny spadek i wartości nie są kwestiami znajdującymi się w gestii tut. organu. Zgodnie z zebranym materiałem dowodowym i wykonaną przez specjalistów oceną oddziaływania na ujęcia wód podziemnych dla Sulejówka nie stwierdzono zagrożeń dla ujęcia wód. Tut. organ w sentencji niniejszej decyzji uwzględnił warunki zawarte w uzgodnieniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 6 marca 2018r.

Ad. 17

Po wykonaniu Studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego w 2014r. odbyło się posiedzenie Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (ZOPI) przy Dyrektorze GDDKiA Oddziału w Warszawie, gdzie wskazano wariant czerwony jako preferowany. Następnie na posiedzeniu Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych (KOPI) przy Generalnym Dyrektorze po przedstawieniu preferowanego wariantu przez Oddział w Warszawie, nie wskazano żadnego wariantu lecz polecono wykonanie dodatkowej analizy wielokryterialnej metodą AHP, zmieniono także kryteria przyjmując 50% na czynniki środowiskowe, 25% funkcjonalno-ruchowe, 25% ekonomiczne. Wykonana dodatkowa analiza wskazała, że wariant zielony otrzymał najwięcej punktów (biorąc pod uwagę wskazane kryteria), dlatego też, zgodnie z procedurami GDDKiA na posiedzeniu KOPI przy Generalnym Dyrektorze, został wskazany wariant zielony jako rekomendowany przez GDDKiA we wniosku o uzyskanie decyzji środowiskowej. Na podstawie wieloletnich doświadczeń przy wyborze wariantu preferowanego, brane są pod uwagę czynniki środowiskowe, techniczno-ruchowe i ekonomiczne. Po uwzględnieniu wskazanych czynników, przy założeniu, że największy wpływ na wybór preferowanego wariantu mają czynniki środowiskowe (w tym też kwestie społeczne), najwyższą ocenę punktową otrzymał wariant W3 (zielony).

Analiza wielokryterialna składa się nie tylko z części środowiskowej opisanej w raporcie oddziaływania na środowisko. Przy wyborze wariantu pod uwagę brane są również aspekty techniczne i ekonomiczne. Dopiero całościowe zestawienie tych kryteriów wskazuje na wariant preferowany przez Inwestora.

W ramach przedmiotowej inwestycji planuje się dodatkowe przejścia pod nasypem drogi ekspresowej tak aby zachowana była struktura komunikacyjna dzielnicy oraz zaprojektowana zostanie również zieleń wysoka i niska.
Informacja o kolizji Wariantu 3 z zagospodarowaniem turystyczno-edukacyjnym zostało wskazane w raporcie w rozdziale 4.15.2. Rozbiórka obiektu będzie wykonana już po okresie trwałości projektu współfinansowanego ze środków unijnych.
Wyniki modelowania zanieczyszczeń powietrza nie wskazują na możliwość wystąpienia przekroczenia dopuszczalnych norm poza pasem drogowym. W analizach zanieczyszczeń powietrza wykorzystano modelowanie matematyczne rozkładów przestrzenno-czasowych stężeń zanieczyszczeń zostało przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi normami. Istniejący stan jakości powietrza atmosferycznego wokół inwestycji, włączając źródła rozproszone, został uwzględniony jako istniejące tło zanieczyszczeń powietrza, określone przez WIOŚ (zgodnie z metodyką referencyjną). Stan jakości powietrza wynikający z użytkowania złej jakości kotłów i pieców na paliwa stałe, spalanie złej jakości węgla w urządzeniach niespełniających norm znajduje się poza kompetencjami tut. organu, a dążenie do poprawy sytuacji jest przedmiotem odrębnych strategii i programów.
Wykonane analizy hałasu wykonane na podstawie szczegółowych danych wyjściowych uwzględniających prognozę ruchu, planowany rozkład pojazdów na porę dnia i nocy, numeryczny model terenu oraz zakładaną na tym etapie niweletę drogi, wykazały możliwość zabezpieczenia okolicznej zabudowy w przypadku stwierdzonych możliwych przekroczeń dopuszczalnych norm.
Państwowy wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska wydał opinię w dniu 01.03.2018, która jest obowiązująca dla toczącego się postępowania administracyjnego.
Zgodnie z zebranym materiałem dowodowym i wykonaną przez specjalistów ocenę oddziaływania na ujęcia wód podziemnych dla Sulejówka nie stwierdzono zagrożeń dla ujęcia wód. Tut. organ w sentencji niniejszej decyzji uwzględnił warunki zawarte w uzgodnieniu Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z dnia 6 marca 2018r.
Ze względów technicznych i obszarowych w wariancie W3 nie lokalizowany jest węzeł w obrębie tej części dzielnicy Wesoła. W wariancie W3 mieszkańcy będą mogli korzystać z blisko usytuowanych węzłów: Rembertów i Zakręt.
Kwestie kupna i sprzedaży działek nie leżą w kompetencji tut. organu.
Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach potwierdza lokalizację przedsięwzięcia w terenie. Szczegółowe warunki komunikacji transportowej na etapie decyzji środowiskowej nie są analizowane. Analiza odbywa się na kolejnym etapie dokumentacji budowlanej.
Ocena zagrożenia tetrystycznego i zapewnienia bezpieczeństwa obywatelom w sytuacjach awaryjnych znajdują się poza kompetencjami tut. organu.
Komunikacja zostanie zapewniona jak w chwili obecnej. Nadal będzie funkcjonował ciąg komunikacyjny ul. Raczkiewicza umożliwiający jak w chwili obecnej dogodny dojazd do cmentarza i kościoła.
Obiekty i urządzenia zaprojektowane w ramach inwestycji polegającej na budowie Wschodniej Obwodnicy Warszawy będą zapewniały wysoki poziom bezpieczeństwa użytkowników. Zarówno wjazdy jak i wyjazdy z drogi ekspresowej jak również pozostałe drogi zostaną w sposób jednoznaczny oraz czytelny dla użytkowników oznakowane. W miejscach newralgicznych, wymagających szczególnej uwagi użytkowników trasy (węzły i skrzyżowania) droga zostanie oświetlona. W celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa przewiduje się lokalizację wzdłuż całego przebiegu drogi ekspresowej (pobocza oraz pas dzielący) barier ochronnych. Cała trasa będzie posiadała również ogrodzenia zabezpieczające użytkowników ruchu przed wtargnięciem na drogę zwierząt. Dla wszystkich wariantów przebiegu trasy spełnione są również warunki zachowania widoczności. Zarówno na

łukach pionowych jak również na łukach poziomych. Ww. uwarunkowania projektowe minimalizują ryzyko wypadków komunikacyjnych i tym samym zmniejszają ryzyko wystąpienia sytuacji awaryjnych, które mogłyby być uciążliwe dla okolicznych mieszkańców. Należy również zaznaczyć, że zabudowa mieszkalna nie znajduje się w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego.

Przejścia dla zwierząt zostały zlokalizowane na podstawie wyników przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej i rozmieszczone są optymalnie w odniesieniu do potrzeb przyrodniczych i uwarunkowań technicznych drogi. Wykonane analizy hałasu wykonane na podstawie szczegółowych danych wyjściowych uwzględniających prognozę ruchu, planowany rozkład pojazdów na porę dnia i nocy, numeryczny model terenu oraz zakładaną na tym etapie niweletę drogi, wykazały możliwość zabezpieczenia okolicznej zabudowy w przypadku stwierdzonych możliwych przekroczeń dopuszczalnych norm. Szczegółowa lokalizacja ekranów została wskazana w sentencji niniejszej decyzji. Należy zaznaczyć, że oddziaływanie drogi m.in. w zakresie hałasu będzie poddane powtórnej analizie na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko. Jeżeli na tym etapie zostaną wprowadzone korekty np. w zakresie prognozy ruchu, niwelety drogi to te zmiany znajdą swoje odzwierciedlenie w planowanych zabezpieczeniach akustycznych tak żeby prognozowane oddziaływanie było jak najbardziej zbliżone do sytuacji po oddaniu drogi do eksploatacji.

Ad. 18

W odniesieniu do zgłoszonych zastrzeżeń do analizy wielokryterialnej, informuję, że wykonana analiza poszczególnych wariantów została wykonana prawidłowo i rzetelnie w oparciu o wiedzę specjalistyczną i doświadczenie ekspertów w tym zakresie. Wpływ inwestycji na poszczególne komponenty środowiska został szczegółowo przeanalizowany. Zgodnie z założeniami analizy wielokryterialnej pod uwagę wzięto wszystkie rozpatrywane warianty trasy, które poddano szczegółowej analizie celem wyboru kryteriów które różnicują poszczególne warianty, gdyż to właśnie te kryteria warunkują prawidłowe przeprowadzenie analizy przy zadanej metodzie. Kryteria, dla których dla każdego z prezentowanych wariantów stwierdzono zbliżony stopień ingerencji w środowisko (np. związane z zanieczyszczeniami środowiska, zakres wycinki lasów) nie były brane pod uwagę, gdyż nie miałyby one wpływu na wskazanie wariantu najbardziej korzystnego dla środowiska. Wszystkie analizy wielokryterialne są narzędziem wspierającym proces decyzyjny, a nie go warunkującym. W żadnym z rozpatrywanych wariantów nie wskazano negatywnego oddziaływania na środowisko. Dlatego też przy wyborze wariantu preferowanego uwzględniono również kryteria techniczne i ekonomiczne. W kryterium dotyczącym akceptacji jednostek samorządowych oceniano akceptację dla przebiegów znajdujących się w obrębie danej jednostki samorządowej. Wariant czerwony przebiega poza granicami miasta Sulejówek. Z tego względu nie ujęto akceptacji miasta Sulejówek dla przebiegu czerwonego w wykonywanych analizach. Ponadto tut. organ nie widział konieczności powołania Regionalnej Komisji ds. Ocen Oddziaływania na Środowisko w celu weryfikacji nowego raportu OOŚ złożonego w kwietniu 2017r. wraz z uzupełnieniami.

Ad. 19

W raporcie w rozdziale 6.1 Skutki eksploatacji dróg w stanie istniejącym wskazano stan oddziaływań dla roku bazowego – rok 2012. W ramach oceny wariantu polegającego na niepodejmowaniu przedsięwzięcia dla horyzontów czasowych 2020 i 2035 r. wykorzystano planowane natężenie ruchu, które uwzględnia zmiany parametrów dróg i budowę nowych odcinków dróg. Natężenie ruchu na drogach DW631 i DK2 wskazano w rozdziale 6.2 Natężenia ruchu na istniejących drogach w latach prognozy w przypadku zaniechania realizacji inwestycji, które uwzględniają rozwój sieci drogowej.

Z tego względu założone oddziaływania w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia należy uznać za prawidłowo oszacowane. Prognoza ruchu została wykonana w oparciu o dostępne dane w momencie opracowywania dokumentacji projektowej (Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowe). Prognoza ruchu została wykonana zgodnie z przyjętymi zasadami i materiałami wyjściowymi stosowanymi przy opracowywaniu tego typu analiz. Szczegółowa metodyka opracowania prognozy ruchu została przedstawiona w raporcie. Jak wynika z metodyki prognoza ruchu wynika z szeregu czynników zmiennych w czasie. Wykonana prognoza była w pełni poprawnym, wystarczającym i aktualnym materiałem na czas opracowywania Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowego i raportu o oddziaływaniu na środowisko. Należy zaznaczyć że na kolejnych etapach projektowych (Koncepcja, Projekt budowalny) będzie opracowana nowa prognoza ruchu, która uwzględni aktualne na ten czas dane z pomiarów jak również zostanie ona dostosowana do bieżących wartości elementów wpływających na określenie wskaźnika wzrostu ruchu. Na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu opracowanej dla wybranego wariantu zostanie opracowany raport na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

Ad. 20

Raport o oddziaływaniu na środowisko budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy nie uwzględnia Rolkostrady ze względu na oddanie jej do użytkowania już po opracowaniu dokumentu i przedłożeniu wniosku o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Lokalizacja Rolkostrady i oddziaływanie planowanej inwestycji na Rolkostradę zostanie uwzględnione w raporcie na etapie ponownej oceny oddziaływania.

Ad. 21

Przy wniosku o wydanie decyzji środowiskowej Inwestor zwrócił się z prośbą o nadanie decyzji środowiskowej rygoru natychmiastowej wykonalności w trybie art. 108 § 1 Kpa ze względu na ważny interes społeczny. Uwzględniając argumenty Inwestora, na podstawie art. 108 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2017 r. poz.1257 ze zm.) niniejszej decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności ze względu na ważny interes społeczny.
Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej o długości ok. 10,182 km jest fragmentem zaplanowanego dłuższego układu komunikacyjnego o nazwie Wschodnia Obwodnica Warszawy, która ma zapewnić w odpowiednim standardzie połączenia pomiędzy dużymi podwarszawskimi ośrodkami aglomeracyjnymi, jak również połączyć w całość Warszawską Obwodnicę. Planowana inwestycja znacznie usprawni funkcjonowanie komunikacji w tej części Warszawy i odciąży istniejący układ komunikacyjny Marek, Ząbek, Zielonki, Rembertowa, Wesołej i Sulejówka od dotychczasowego ruchu tranzytowego. Budowa przedmiotowego odcinka drogi istotnie wpłynie na skrócenie czasu niezbędnego na przejazd i poprawi dostępność komunikacyjną terenów zlokalizowanych w sąsiedztwie trasy. Krótszy czas przyjazdu przyniesie wymierne korzyści zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym. W przypadku przedsiębiorstw – nowe połączenie drogowe umożliwi dostęp do większego rynku, skróci czas dostawy i ograniczy koszty dotarcia do odbiorcy. Budowa drogi ekspresowej na przedmiotowym odcinku umożliwi ponadto wyeliminowanie obecnych odcinków zwężenia drogi, które powodują znaczne utrudnienia i zatory w ruchu drogowym. Zastosowanie nowoczesnych technologii zapewni natomiast odpowiednią trwałość inwestycji drogowej i wydłuży czas jej użytkowania. Wysoka jakość nowej drogi ekspresowej wpłynie na dużo niższe koszty eksploatacji pojazdów i wyższą rentowność przewozów. Skrócenie czasu przejazdu spowoduje oszczędności w postaci niższych kosztów eksploatacyjnych, przede wszystkim przyczyni się do

redukcji emisji spalin i tym samym do znacznego ograniczenia zanieczyszczenia środowiska. Planowane przedsięwzięcie, jako odcinek całej drogi ekspresowej S17 Warszawa – Lublin, wpisuje się w dokumenty strategiczne i planistyczne o charakterze lokalnym, wojewódzkim czy krajowym.
Budowa przedmiotowego odcinka drogi przyczyni się do:

- poprawy społecznej, ekonomicznej i przestrzennej spójności z krajami Unii Europejskiej na poziomie lokalnym i regionalnym;
- zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, poprawy warunków ruchu (przepustowość, zmniejszenie strat czasu) oraz zapewnienia komfortowego i szybkiego przejazdu wszystkim użytkownikom planowanej drogi;
- zmniejszenia uciążliwości oddziaływań na środowisko powodowanych przez ruch

w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, wód powierzchniowych.

Ad. 22

Warianty Wschodniej Obwodnicy Warszawy 1, 2, 5, 8 przecinają teren MPK (przebiegają po jego krawędzi) na odcinku ok. 100 m i na odcinku ok. 3,3 km przebiegają w obrębie otuliny Mazowieckiego Parku Krajobrazowego. Zakres inwestycji realizowany będzie w obrębie wyznaczonego pasa drogowego, który będzie posiadać na odcinku przebiegającego po granicy MPK ok. 150 m i tylko w obrębie tego pasa terenu realizowane będą roboty budowlane w przypadku wyboru przebiegu zgodnego z wariantami 1, 2, 5 lub 8. Przebieg „po granicy parku" oznacza, że nie cała szerokość pasa drogowego zostałaby zlokalizowana w granicach MPK. Jak słusznie zauważono realizacja planowanego przedsięwzięcia na terenie parku jest dopuszczalna, ze względu na realizację inwestycji celu publicznego (zgodnie z art. 17 ust 2 pkt 4 ustawy o ochronie przyrody). Z tego względu warianty 1,2, 5, 8 stanowią racjonalne i możliwe do realizacji warianty alternatywne. W odniesieniu do zgłoszonych zastrzeżeń do analizy wielokryterialnej, informujemy, że wykonana analiza poszczególnych wariantów została wykonana prawidłowo i rzetelnie w oparciu o wiedzę specjalistyczną i doświadczenie ekspertów w tym zakresie. Wpływ inwestycji na poszczególne komponenty środowiska został szczegółowo przeanalizowany. W wykonanej analizę analizie AHP dla odcinka Wschodniej Obwodnicy Warszawy od węzła „Drewnica" do węzła „Zakręt" uwzględniono obszary Natura 2000 Strzebla Błotna w Zielonce oraz Poligon Rembertów ze względu na potwierdzone występowanie w ich obrębie chronionych typów siedlisk, chronionych gatunków roślin i zwierząt. Stąd wprowadzono kryterium odnoszące się do możliwości pogorszenia stanu siedlisk przyrodniczych i/lub gatunków, dla których ochrony obszary te zostały wyznaczone, jak również wpłynąć negatywnie na integralność obszarów. W rejonie przecinanych obszarów MPK i otuliny parku nie stwierdzono takich uwarunkowań przyrodniczych a lokalizacja Wschodniej Obwodnicy Warszawy po wschodniej stronie MPK nie niesie za sobą ryzyka przerwania łączności przyrodniczej z innymi kompleksami leśnymi. Należy zwrócić uwagę, że powiązania te już w stanie istniejącym zostały zaburzone ze względu na urbanizację terenu dzielnicy Wesoła. Zagospodarowywanie otoczenia MPK wraz z otuliną parku będzie dalej postępować – należy tutaj zwrócić uwagę na założenia Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Warszawy, które zakłada przeznaczenie terenów na wschód od granic parku na tereny zabudowy mieszkaniowej na gruntach leśnych. Zakres wycinki drzew na potrzeby realizacji Wschodniej obwodnicy Warszawy w obrębie dzielnicy Wesoła i miasta Sulejówek jest zbliżony w przebiegu wschodnim i zachodnim. Stąd nie jest to kryterium różnicujące te przebiegi. Dlatego tez nie zostało to kryterium uwzględnione w analizę wielokryterialnej. Zgodnie z założeniami analizy wielokryterialnej pod uwagę wzięto wszystkie rozpatrywane warianty trasy, które poddano szczegółowej analizie celem wyboru kryteriów które różnicują poszczególne warianty, gdyż to właśnie te kryteria warunkują prawidłowe przeprowadzenie analizy przy zadanej metodzie. Kryteria, dla których dla każdego z prezentowanych wariantów

stwierdzono zbliżony stopień ingerencji w środowisko (np. związane z zanieczyszczeniami środowiska, zakres wycinki lasów) nie były brane pod uwagę, gdyż nie miałyby one wpływu na wskazanie wariantu najbardziej korzystnego dla środowiska. Wszystkie analizy wielokryterialne są narzędziem wspierającym proces decyzyjny, a nie go warunkującym. W żadnym z rozpatrywanych wariantów nie wskazano negatywnego oddziaływania na środowisko. Dlatego też przy wyborze wariantu preferowanego uwzględniono również kryteria techniczne i ekonomiczne.

Ad. 23

Wszystkie przedstawione w raporcie warianty mają punkt wspólny, dlatego każdy z analizowanych wariantów pod kątem komunikacyjno – technicznym jest prawidłowy i umożliwia wybudowanie nowej drogi od w. Drewnica do w. Zakręt. W ramach opracowania STEŚ analizowano wariant polegający na przeprowadzeniu ul. 1-go Pułku Praskiego (obecnie ul. Władysława Raczkiewicza) nad projektowaną drogą ekspresową S-17 bez bezpośredniego połączenia z trasą WOW. Z uwagi na zwiększenie ilości punktów dostępu do drogi ekspresowej dla mieszkańców terenów sąsiadujących z nią oraz na podstawie wniosków spływających podczas prac projektowych zarówno od mieszkańców, jak również władz lokalnych, do dalszych prac projektowych wybrano wariant z węzłem dwupoziomowym typu WB z ul. 1-go Praskiego Pułku (droga powiatowa kl. Z). Rozwiązanie techniczne polegające na realizacji węzła „Wesoła" w przebiegu zachodnim jest rozwiązaniem inwestycyjnym zgodnym z założeniami Inwestora. Z tego względu nie uwzględniono i nie poddano szczegółowym analizom w raporcie o oddziaływaniu na środowisko podwariantu dla Wariantów 1, 2, 5 i 8 polegającego na przeprowadzeniu ul. Władysława Raczkiewicza nad Wschodnią Obwodnicą Warszawy, bez powiązania z drogą ekspresową. W odniesieniu do zgłoszonych zastrzeżeń do analizy wielokryterialnej, informujemy, że wykonana analiza poszczególnych wariantów została wykonana prawidłowo i rzetelnie w oparciu o wiedzę specjalistyczną i doświadczenie ekspertów w tym zakresie. Dotyczy to wszystkich kryteriów wraz z kryterium K11. Ze względu na metodykę opracowywania analiz wielokryterialnych ich wyniki mogą się różnić w zależności od zespołu autorskiego. Z tego względu analizy wielokryterialne są narzędziem wspierającym proces decyzyjny, a nie go warunkującym. Proces realizacji przedsięwzięcia wymaga sięgania po różnorodne techniki budowy. Z tego względu nie wprowadzono na tym etapie ograniczeń w tym zakresie. Etap budowy jest procesem złożonym w którym skala oddziaływań zależna jest od wielu czynników w tym ilości i typów maszyn pracujących w jednym czasie. Przenoszenie drgań również zależne jest od wielu czynników, w tym warunków gruntowo-wodnych, rodzaju konstrukcji i posadowienia budynków. Stąd, na tym etapie nie jest możliwa ocena ilościowa tego zjawiska. Podkreślenia wymaga fakt braku lokalizacji budynków mieszkalnych w bezpośrednim sąsiedztwie budowy. Ponadto tut. organ w sentencji niniejszej decyzji nałożył w ramach analizy porealizacyjnej obowiązek pomiarów kontrolnych zanieczyszczeń powietrza na terenach chronionych.

Ad. 24

Ze względu na istniejące uwarunkowania terenowe (układ drogowy, istniejąca zabudowa wzdłuż ulicy) nie analizowano możliwości wyniesienia ul. Raczkiewicza. Takie rozwiązanie wiązałoby się z koniecznością przebudowy istniejącego układu drogowego i dodatkowych wyburzeń. Poprowadzenie natomiast drogi ekspresowej w wykopie pod ulicą Raczkiewicza wymagałoby zastosowania dodatkowych działań minimalizujących pod kątem hydrogeologicznym niż obecne poprowadzenie drogi na nasypie. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie *droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami*

(skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta - nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione. W tym przypadku nie stwierdzono w toku realizacji dokumentacji projektowej takich potrzeb funkcjonalno-ruchowych, które uzasadniałoby tak mały odstęp pomiędzy węzłami. Z uwagi na ograniczenia terenowe (zwarta zabudowa mieszkaniowa wzdłuż ulicy Niemcewicza oraz 1-go Praskiego Pułku) zrezygnowano z projektowania węzła Wesoła w wariantach zielonym. Budowa węzła wiązałaby się z koniecznością wyburzeń i wywłaszczeń oraz dużym protestem społecznym. W przypadku wyboru przebiegu S-17 według wariantu 3, 4, 6 lub 7 mieszkańcy terenów przyległych będą mogli wjechać lub zjechać z drogi ekspresowej w węźle Rembertów lub węźle Zakręt oddalonych od siebie o zaledwie 5 km. Uwarunkowania prawne nie pozwalają na wykorzystanie dróg o takiej klasie jak ul. Wspólna i ul. Niemcewicza jako zjazdy z drogi ekspresowej. W zakładanych na tym etapie rozwiązaniach projektowych dla wariantów 3, 4, 6, 7 droga ekspresowa nie znajduje się w kolizji z liniami wysokiego napięcia 110-220 kV. Stąd skablowanie tych linii w ramach tego przedsięwzięcia nie jest przewidziane na tym etapie. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie *droga klasy S powinna mieć powiązania z drogami klasy G (wyjątkowo klasy Z) i drogami wyższych klas, odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) poza terenem zabudowy nie powinny być mniejsze niż 5 km, a na terenie zabudowy w granicach lub sąsiedztwie dużego oraz średniego miasta - nie mniejsze niż 3 km; dopuszcza się wyjątkowo pojedyncze odstępy między węzłami (skrzyżowaniami) nie mniejsze niż 3 km poza terenem zabudowy, a na terenie zabudowy - nie mniejsze niż 1,5 km, jeżeli potrzeby funkcjonalno-ruchowe takie odstępy uzasadniają, przy czym stosowanie zjazdów na drodze klasy S jest zabronione*. W rejonie Rembertowa jedyną drogą krzyżującą się z drogą ekspresową jest droga wojewódzka nr 637, klasy G (ul. Okuniewska), na której został zaprojektowanym węzeł Rembertów (strona północna linii kolejowej). Lokalizacja węzła po stronie południowej wiązałaby się z koniecznością wytworzenia nowego ciągu komunikacyjnego o klasie minimum Z, który musiałby mieć połączenie z siecią dróg istniejących - ul. 1-go Praskiego Pułku lub ul. Niemcewicza. Każde z tych rozwiązań mocno ingeruje w zabudowę mieszkaniową osiedla Grzybowa i Wola Grzybowska. Dodatkowym argumentem przemawiającym za rozbudową węzła tylko od strony północnej jest oddalenie łącznic węzła a co za tym idzie minimalizacja negatywnego oddziaływania drogi ekspresowej na ww. osiedla. Lokalizacja dodatkowych kładek/przejść pod obwodnicą może być przedmiotem konsultacji i uzgodnień na kolejnych etapach projektowych (koncepcja programowa, projekt budowlany).

Ad. 25

W rozdziale 4.7.1 Powietrze atmosferyczne znajduje się opis stanu istniejącego. Wykorzystano najbardziej aktualne, dostępne w okresie opracowywania raportu materiały wyjściowe – w tym „Roczną ocenę jakości powietrza w woj. Mazowieckim za rok 2014 (WIOŚ, 2015). Istniejący stan jakości powietrza atmosferycznego wokół inwestycji, włączając źródła rozproszone, został uwzględniony jako istniejące tło zanieczyszczeń powietrza, określone przez WIOŚ (zgodnie z metodyką referencyjną). Do wykonania analiz wykorzystano tło zanieczyszczeń powietrza pozyskane z Mazowieckiego Wojewódzkiego Inspektoratu Sanitarnego – stan na 2015 r. Wykonane analizy zawierają pełną analizę rozprzestrzeniania się zanieczyszczeń (pył zawieszony PM10 i PM2,5, tlenek węgla, węglowodory alifatyczne i aromatyczne, dwutlenek azotu, benzen). Transport samochodowy jest źródłem wielu zanieczyszczeń do powietrza, z których najbardziej istotne to niewątpliwie dwutlenek azotu oraz

pył zawieszony. W praktyce zasięg występowania izolinii poszczególnych stężeń dwutlenku azotu decyduje o zasięgu uciążliwości trasy komunikacyjnej. Wykonane obliczenia wykazały, iż stężenia obu tych substancji poza liniami rozgraniczającymi trasy nie przekraczają wartości dopuszczalnych. Aby przyjąć maksymalną uciążliwość trasy w zakresie emisji pyłu zawieszonego, założono, że cały emitowany pył to PM10. Prognozowane stężenia tego zanieczyszczenia nie przekraczają dopuszczalnych norm. Nie ma zatem podstaw, aby uważać, iż emisja pyłu będzie stanowić zagrożenie dla środowiska naturalnego. Stan jakości powietrza wynikający z użytkowania złej jakości kotłów i pieców na paliwa stałe, spalanie złej jakości węgla w urządzeniach niespełniających norm znajduje się poza kompetencjami tut. organu, a dążenie do poprawy sytuacji jest przedmiotem odrębnych strategii i programów.

Ad. 26

Zgodnie z art. 81 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017r. poz. 1405 ze zm.) – „jeżeli z oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariancie innym niż proponowany przez wnioskodawcę, organ właściwy do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, za zgodą wnioskodawcy, wskazuje w decyzji wariant dopuszczony do realizacji lub, w razie braku zgody wnioskodawcy, odmawia zgody na realizację przedsięwzięcia”. Z oceny odziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie wynika zasadność realizacji przedsięwzięcia w wariancie innym niż proponowany przez wnioskodawcę. W ocenie organu przy spełnieniu warunków określonych w niniejszej decyzji, realizacja i eksploatacja przedsięwzięcia w wariancie 3 (inwestorskim) nie spowoduje naruszenia wymagań ochrony środowiska zawartych w obowiązujących przepisach. W żadnym z rozpatrywanych wariantów nie wskazano negatywnego oddziaływania na środowisko. Analiza wszystkich przedstawionych kryteriów pozwoliła ocenić poszczególne warianty, a w dalszej kolejności wybrać wariant najkorzystniejszy. Ostatecznie celem wyboru preferowanego wariantu przebiegu trasy opracowana została analiza wielokryterialna uwzględniająca aspekty zarówno środowiskowo-społeczne, jak również techniczno-funkcjonalno-ruchowe oraz ekonomiczno-finansowe. Wyniki analizy wskazują, że najkorzystniejszym wariantem pod względem ww. aspektów jest wariant 3 (inwestorski). W związku z powyższym tut. organ nie ma obowiązku wskazania inwestorowi do realizacji wariantu 2 z tunelem.

Ad. 27

Uwzględniając treść złożonej przez wnoszących uwagi własnej porównawczej analizy akustycznej, podtrzymuje się wszystkie wyniki i wnioski zawarte w Raporcie w odniesieniu do oddziaływania kaustycznego. Cechą zasięgu średniego jest właśnie to, że jest on „niewrażliwy” na długość analizowanego odcinka. Dzięki temu jest to parametr obiektywny, pozwalający w prosty i obiektywy sposób porównać wielkość narażenia na hałas dla różnych wariantów, o różnej długości. Średni zasięg wyliczono jako pole powierzchni obszaru ograniczonego izolinią o wartości dopuszczalnej i podzielono przez długość odcinka drogi w danym wariancie. Obliczeń nie prowadzono dla nawierzchni o obniżonej emisji hałasu (tzw. cicha nawierzchnia). Jest to wyraźne wskazane w Raporcie. Omówiono powody obniżenia poziomu emisji hałasu dla okresu prognozy, ze wskazaniem argumentów, materiałów źródłowych oraz porównania z metodyką CNOSSOS która wejdzie w życie od 2019 roku. Obliczenia wykonano dla warunków sprzyjających propagacji, czyli wyznaczono maksymalny, a nie minimalny, zasięg i poziom hałasu w środowisku. Wskazano w Raporcie niepewność wyników obliczeń. W świetle obowiązujących przepisów, są one tylko miarą jakości zastosowanej metody, natomiast nie stanowią podstawy do rozstrzygania. W świetle powyższego należy odrzucić argument, że wyniki przedstawione w Raporcie są niedoszacowane i wyznaczone bez uwzględnienia zasady

zachowania przezorności. Ekrany przeciwhałasowe wprowadzono dla każdego wariantu, we wszystkich lokalizacjach, w których zidentyfikowano przekroczenia dopuszczalnych wartości poziomu hałasu. Wartości dopuszczalne określono z kolei na podstawie kwalifikacji akustycznej sposobu zagospodarowania terenów, co jest pokazane na mapach załączonych do Raportu.

Ad. 28

a) i b) Ze względu na brak rekomendowanej metody krajowej, w raporcie przyjęto metodę rekomendowaną do stosowania w UE. Jak podano w rozdziale 16.3, obliczenia propagacji hałasu w środowisku wykonano wykorzystując francuską metodę obliczeniową NMPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB) określoną w Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, art. 6 oraz we francuskiej normie XPS 31-133. Model emisji hałasu oparty jest na danych z Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980, czyli pochodzących sprzed ok. 35 lat! Od 31 grudnia 2018 roku w UE będzie obowiązywać nowa metoda prognozowania hałasu drogowego - CNOSSOS-EU (Dyrektywa Komisji (UE) 2015/996 z dnia 19 maja 2015 r. ustanawiająca wspólne metody oceny hałasu, zgodnie z dyrektywą 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady Europy, Dz.Urz. U.E. L 168/1, 1.7.2015). W celu porównania, dla przyjętych w Raporcie prędkości pojazdów i rodzaju nawierzchni drogi, obliczono równoważny poziom hałasu w czasie 1 godziny, w odległości 10 m od osi drogi, wywołany przejazdem jednego pojazdu:

- wg zastosowanej w raporcie ooś metody NMPB
  - pojazd lekki – 45,6 dB;
  - pojazd ciężki – 51,1 dB
- CNOSSOS-EU
  - pojazd lekki – 44,7 dB;
  - pojazd ciężki (kat. 3) – 48,8 dB,

co daje obniżenie referencyjnego poziomu emisji w obydwóch metodykach rekomendowanych o odpowiednio:

- pojazd lekki – 1,0 dB,
- pojazd ciężki – aż 2,3 dB

Z powyższego wynika, że obliczenia wykonane w Raporcie ooś przy pomocy najnowszej metody, CNOSSOS-EU, dałyby wyniki niższe. To potwierdza, że analizy wykonane w Raporcie wykonano z zastosowaniem zasady przezorności.

c) Metodykę opracowania prognozy ruchu wskazano w rozdziale 16.1 raportu, która jednoznacznie wskazuje na poprawne podejście. Wykorzystano wyniki z Generalnego Pomiaru Ruchu 2010 jako najbardziej aktualne dane wyjściowe w czasie realizacji opracowania. Należy zaznaczyć że na kolejnych etapach projektowych (Koncepcja, Projekt budowalny) będzie opracowana nowa prognoza ruchu, która uwzględni aktualne na ten czas dane z pomiarów jak również zostanie ona dostosowana do bieżących wartości elementów wpływających na określenie wskaźnika wzrostu ruchu. Na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu opracowanej dla wybranego wariantu zostanie opracowany raport na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

d) Ocena oddziaływania projektowanej drogi ekspresowej została przeprowadzona dla prędkości wyższych o 10 km/h od wartości dopuszczalnych, określonych w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. 1997 nr 98, poz. 602 z późn. zm.), tj. dla tej klasy drogi - 120 km/h dla pojazdów lekkich i 80 km/h dla pojazdów ciężkich. Rzeczywiste średnie prędkości jazdy, które determinują wartość równoważnego poziomu hałasu w środowisku, na drodze ekspresowej nie przekraczają ww. wartości dopuszczalnych. Dlatego założenia przyjęte do obliczeń (prędkość większa od średniej rzeczywistej) dają odpowiedni margines bezpieczeństwa (zasada przezorności). W modelu akustycznym uwzględniono również

łącznice. Ze względu na dużo mniejsze natężenie i prędkości ruchu niż na drodze głównej ich wpływ na wypadkowy poziom hałasu jest marginalny.

e) Prognoza ruchu została wykonana zgodnie przyjętymi zasadami i materiałami wyjściowymi stosowanymi przy opracowywaniu tego typu analiz. Szczegółowa metodyka opracowania prognozy ruchu została podana w raporcie w rozdziale 16.1, która jednoznacznie wskazuje na poprawne podejście. Należy zaznaczyć że na kolejnych etapach projektowych (Koncepcja, Projekt budowalny) będzie opracowana nowa prognoza ruchu, która uwzględni aktualne na ten czas dane wyjściowe. Na podstawie zaktualizowanej prognozy ruchu opracowanej dla wybranego wariantu zostanie opracowany raport na potrzeby przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko.

f) Jak wskazano w rozdz. 16.3 Raportu, wszystkie obliczenia akustyczne wykonano dla jednego rodzaju nawierzchni. Obliczenia wykonano dla planowanej przez Inwestora w dacie sporządzania raportu ooś technologii, tj. przyjmując nawierzchnię typu SMA 12, która zgodnie z wieloma publikacjami, (np. publikacja krajowa: W.Gardziejczyk, *Wpływ technologii wykonania warstwy ścieralnej na poziom hałasu od przejeżdżających pojazdów, Politechnika Białostocka)* należy do nawierzchni o normalnej hałaśliwości. Zgodnie z tą publikacją oraz m.in. z raportem *AR-INTERIM-CM Adaptation and revision of the interim noise computation methods for the purpose of strategic noise mapping.* Final Report. Part A (Wölfel Meßsysteme - Software GmbH & Co, 25 March 2003), należy ją uznać za równoważną nawierzchni referencyjnej, zdefiniowanej w normie *EN ISO 11819-1*. Dla nawierzchni tej współczynniku korekcji jest niezależny od prędkości i w wykorzystanej metodzie NMPB-96 wynosi 0 dB. Jak wskazano w Raporcie, ostateczny rodzaj i konstrukcja zastosowanej nawierzchni zostanie ustalony na etapie Projektu Budowlanego. Wtedy, jeżeli nastąpi zmiana technologii nawierzchni lub innych parametrów istotnych z punktu widzenia emisji hałasu do środowiska, zostanie to uwzględnione na etapie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Weryfikacji w takim przypadku będą podlegać również przewidywane zabezpieczenia przeciwhałasowe. Żadne z przedstawionych w Raporcie wyników obliczeń akustycznych nie wskazują na inne (niższe) poziomy hałasu, które wynikałyby ze zastosowania innej nawierzchni drogi.

g) Uwaga wynika prawdopodobnie z niezrozumienia celu wyników obliczeń przedstawionych w raporcie ooś, które wykonano dla przekroju umownego. Propagacja hałasu w warunkach rzeczywistych powoduje, że zasięg hałasu praktycznie w każdym przekroju różni się. Zależy to, poza parametrami źródła hałasu (prędkość i natężenie ruchu, rodzaj nawierzchni, niweleta drogi, itd.), od położenia drogi względem poziomu terenu, ukształtowaniu i rodzaju pokrycia terenu. To utrudnia jakościową ocenę dokuczliwości źródła hałasu. Z tego powodu wykonuje się obliczenia w warunkach referencyjnych. W podobnym celu wykonuje się np. mapy emisyjne, które stanowią element części graficznej map akustycznych. Dodatkowo, przedstawienie wyników obliczeń w warunkach referencyjnych, wraz ze wszystkimi danymi wykorzystanymi do obliczeń, umożliwia łatwą weryfikację przedstawionych w Raporcie wyników, a więc jest ważne z punktu widzenia interesu społecznego. Usunięcie tych danych nie ma uzasadnienia.

h) Jak wskazano w rozdz. 16.3 raportu ooś, obliczenia wykonano dla warunków sprzyjających propagacji (C_{meteo} = 0 wg PN ISO 9613-2), co w metodzie NPB-96 odpowiada p = 1 (100%). Oznacza to, że w Raporcie wykonano obliczenia z zachowaniem zasady przezorności.

i) Podstawą do doboru zabezpieczeń przeciwhałasowych, zapisanych w Decyzji Środowiskowej, mogą być jedynie podstawy prawne (art. 6 KPA), dlatego sugestie wskazujące na potrzebę badania w raporcie ooś wniosków dla innych wartości dopuszczalnych powinny raczej stanowić wniosek do Ministra Środowiska w sprawie zmian przepisów, a nie zarzut wobec Raportu dotyczącego realizacji inwestycji, którego celem - z definicji - nie jest tworzenie polityki i strategii rozwoju państwa. Zgodnie z ustawą POŚ (art. 113), wartości dopuszczalne

poziomów hałasu w środowisku są odzwierciedleniem aktualnych wyników badań wpływu hałasu na człowieka.

j) W raporcie ooś nie twierdzi się, że planowana inwestycja nie będzie źródłem dokuczliwości akustycznej. Wskazano naruszenia obowiązujących standardów akustycznych w środowisku i w związku z tym wskazano minimalne wymagania w zakresie niezbędnych działań przeciwhałasowych. Analizy te wykonano w oparciu o obowiązujące przepisy prawa. Nie ma konieczności opracowywania „od nowa problematyki wpływu hałasu na zdrowie publiczne". Odzwierciedleniem tego wpływu na tym etapie decyzyjności są dopuszczalne wartości poziomu hałasu, ustalone przez uprawnione do tego organy. Nie jest wyjaśnione w jaki sposób uzupełnienie raportu ooś miałoby wpłynąć na dalsze procedowanie, zwłaszcza że prognozowane poziomy hałasu od przedmiotowej inwestycji są raczej typowe, a nie ponadstandardowe, dla istniejących i realizowanych inwestycji o porównywalnych parametrach emisji hałasu do środowiska.

k) Parametry, dane wejściowe i ustawienia programu obliczeniowego były uzupełniane i wyjaśniane w toku postępowania. Nie jest wyjaśnione jakie dodatkowe „metryczki", należy dołączyć.

l) Nie ma w naszym kraju przepisów regulujących kryteria oceny akustycznej porównywanych wariantów realizacji inwestycji. Wytyczne w tym zakresie należy uznać za co najwyżej orientacyjne (patrz np. *Podręcznik dobrych praktyk wykonywania opracowań środowiskowych dla dróg krajowych*, GDDKiA, 2008). Również wnoszący uwagę nie przedstawia propozycji uzupełnienia brakujących w jego ocenie wskaźników oceny oraz całkowicie pomija te przedstawione w rozdz. 7.4, odnoszące się specyficznie do zagadnień akustycznych. Są to:

- największe przekroczenie dopuszczalnej wartości poziomu dźwięku w stanie wyjściowym, tj. bez podejmowania działań ograniczających emisje hałasu;
- średni zasięg hałasu dla każdego wariantu i podwariantu;
- wymagana powierzchnia ekranów akustycznych, niezbędna do zapewnienia komfortu akustycznego w każdym z wariantów i podwariantów, dla docelowego roku prognozy, tj. w roku 2035.

To ostatnie kryterium jest najbardziej miarodajne, gdyż uwzględnia: lokalizację wszystkich terenów wymagających ochrony akustycznej, liczbę budynków narażonych na ponadnormatywne oddziaływanie, wysokość tych budynków (ochrona najwyższej kondygnacji) oraz wielkość przekroczenia dopuszczalnej wartości poziomu dźwięku w każdym punkcie wymagającym ochrony. Miarodajna rola tego kryterium wynika z zastosowanej metodyki wyznaczania wymaganej powierzchni ekranowania. Wymagana całkowita powierzchnia ekranów jest obwiednią pól powierzchni (łączna powierzchnia) wszystkich ekranów, niezbędnych do ochrony każdego punktu imisji z osobna. Ochrona pojedynczego punktu polega z kolei na doborze takich wymiarów ekranu, by jego skuteczność była nie mniejsza niż przekroczenie dopuszczalnej wartości poziomu dźwięku. Biorąc pod uwagę tylko kryteria akustyczne, stwierdzono w raporcie ooś, że różnice pomiędzy wariantami nie są znaczne, na poziomie trudnym do spostrzeżenia przez człowieka i dlatego aspekt akustyczny nie jest w tym przypadku czynnikiem mogącym jednoznacznie rozstrzygać o wyborze wariantu. Wykonana analiza poszczególnych wariantów została wykonana prawidłowo i rzetelnie w oparciu o wiedzę specjalistyczną i doświadczenie ekspertów w tym zakresie. Wpływ inwestycji na poszczególne komponenty środowiska został szczegółowo przeanalizowany. Zgodnie z wynikami i podsumowaniem analizy wielokryterialnej, za wariant najkorzystniejszy dla środowiska uznany został wariant 2C. Ze względu na metodykę opracowywania analiz wielokryterialnych ich wyniki mogą się różnic w zależności od zespołu autorskiego. Z tego względu analizy wielokryterialne są narzędziem wspierającym proces decyzyjny, a nie go warunkującym. W żadnym

z rozpatrywanych wariantów nie wskazano negatywnego oddziaływania na środowisko. Dlatego też przy wyborze wariantu preferowanego uwzględniono również kryteria techniczne i ekonomiczne.

m) Nie można zgodzić się z sugestią wnoszącego uwagę, że „lokalna mapka źródeł hałasu" jest miarą precyzyjnej analizy oddziaływań skumulowanych. Najbardziej precyzyjną formą są – jak zaprezentowano to w raporcie ooś – wyniki w postaci tabelarycznej, w precyzyjnie zaznaczonych punktach imisji, zlokalizowane przed elewacją budynku wymagającego ochrony akustycznej. Podobnie, wyznaczenie mapki skumulowanego poziomu hałasu drogowego i kolejowego jest nieuzasadnione, z co najmniej dwóch powodów:
   - brak wartości dopuszczalnej dla hałasu skumulowanego nie pozwala na ocenę takiej mapy wynikowej;
   - brak formalnego sposobu sumowania źródeł hałasu o różnej dokuczliwości; hałas kolejowy postrzegany jest jako mniej dokuczliwy (w normie PN-ISO 1996-1:2006 tę różnicę określono na 3 – 6 dB).

   Z ww. powodów w raporcie ooś pokazano o ile wzrośnie poziom hałasu w środowisku po zrealizowaniu przedmiotowej inwestycji. Tam gdzie wzrost oscyluje o ok. 0 dB nowa inwestycja nie wpłynie na warunki akustyczne. Z kolei w miejscach o wzroście ok. 10 dB i więcej dominował będzie hałas planowanej drogi. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w przypadku dróg nie zarządzanych przez Inwestora (GDDKiA) oraz linii kolejowych, podlegają one przepisom ochrony środowiska przed hałasem, które określają procedury administracyjne dla przedsięwzięć istniejących, naruszających standardy (pomiary kontrolne, przegląd ekologiczny, analiza porealizacyjna, itd.). Żadne z tych źródeł hałasu oddzielnie, tak jak planowana inwestycja, nie mogą naruszać standardów akustycznych w środowisku.

n) Zgodnie z założeniami analizy wielokryterialnej pod uwagę wzięto wszystkie rozpatrywane warianty trasy, które poddano szczegółowej analizie celem wyboru kryteriów które różnicują poszczególne warianty. 8 z 14 kryteriów przedstawionych w analizie odnosi się bezpośrednio do aspektów społecznych, a pozostałe stanowią o środowisku przyrodniczym co w pełni oddaje charakter planowanego przedsięwzięcia i jego główne problemy. Bezpośrednio do stopnia akceptacji poszczególnych wariantów przez społeczeństwo odnosi się Kryterium 7. Stanowisko poszczególnych jednostek administracyjnych jest odzwierciedleniem stanowiska i preferencji większości społeczności lokalnej.

o) Ustalenia planistyczne są kluczowym czynnikiem analiz akustycznych, gdyż kwalifikacja sposobu zagospodarowania terenów determinuje:
   - lokalizacje terenów podlegających ochronie akustycznej,
   - wartości dopuszczalne poziomu hałasu w środowisku.

   Kryteria kwalifikacji wskazano w rozdz. 7.4 Raportu. W trakcie prowadzonego postępowania nie wniesiono uwag do kwalifikacji akustycznej terenów, zarówno ze strony właściwych organów administracji, jak i społeczeństwa.

p) Ekranów akustycznych nie projektuje się by wysokość „wydała się odpowiednia". W raporcie ooś omówiono ściśle określone kryteria wyznaczania wymiarów ekranu (rozdz. 10.2). Celem ekranu jest ochrona wszystkich zidentyfikowanych punktów imisji (na najwyższej kondygnacji), przez co rozumie się zapewnienie wartości dopuszczalnej. Wymiary ekranu, przy jego ustalonej lokalizacji względem drogi, wylicza się z modelu matematycznego (tu: metoda NMPB-96, z ekranowaniem wg normy PN-ISO 9613-2). W przypadku drogi na wysokim nasypie, rzeczywiście zasięg hałasu jest większy niż w przypadku drogi w poziomie terenu (przy czym blisko drogi poziom hałasu będzie mniejszy ze względu na ekranowanie przez krawędź skarpy nasypu). Z drugiej strony, w przypadku decyzji o wprowadzeniu ekranu, taka lokalizacja drogi jest korzystna, gdyż zwiększa skuteczność ekranu o danej wysokości. Wynika to z tego, że skuteczność ekranowania zależy od różnicy dróg fali ugiętej i bezpośredniej (gdy nie ma ekranu), która

z kolei zależy od relacji geometrycznych: wysokości i wzajemnych odległości - źródła, krawędzi ekranu i obserwatora. Dodatkowo przy doborze zabezpieczeń przeciwhałasowych obliczenia również uwzględniają zasadę przezorności. Przy obliczaniu wymaganej skuteczności ekranowania (co przekłada się docelowo na wymaganą długość i wysokość, czyli powierzchnię ekranów) uwzględniono bowiem degradację skuteczności ekranowania przy propagacji hałasu na duże odległości. W metodzie NMPB-96 ten efekt oblicza się poprzez uwzględnienie ugięcia promienia (promień „przechodzi" nad ekranem (w normie PN-ISO 9613-2 modeluje to funkcja K_{met}).

Ad. 29

a) Uciążliwość dla powietrza atmosferycznego w fazie budowy obiektu stanowić będą:
   - pył powstający przy przesuwaniu mas ziemnych oraz w wyniku pracy maszyn i urządzeń wykonujących roboty ziemne;
   - pylenie z odsłoniętych powierzchni i przesuszonych warstw odkładu;
   - spaliny pochodzące z silników pracujących maszyn i środków transportu;
   - substancje odorotwórcze, których emisja związana jest z układaniem mas bitumicznych.

   Wymienione uciążliwości o charakterze niezorganizowanym mogą być okresowo dokuczliwe, ale biorąc pod uwagą przejściowość prac budowlanych należy uznać, że ten etap nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku wywołanych zanieczyszczeniem powietrza. Mieszkańcy nieruchomości zlokalizowanych w pobliżu pasa budowy drogi będą, więc narażeni na pewne przejściowe i przemijające uciążliwości powodowane przez tę budowę i związane z nią emisje zanieczyszczeń gazowych oraz pyłowych. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku w niniejszej decyzji nałożył warunki ograniczające oddziaływanie inwestycji w zakresie emisji substancji do środowiska.

   Prognoza ruchu przewiduje jednakowe natężenie ruchu pojazdów dla poszczególnych odcinków trasy we wszystkich rozpatrywanych wariantach. W związku z tym obliczone emisje maksymalne zanieczyszczeń dla analogicznych odcinków trasy w różnych wariantach będą sobie równe (ilość oraz struktura pojazdów są wielkościami stałymi). Oznacza to, że obliczenia w siatce receptorów przeprowadzone dla wariantu W3, będą reprezentatywne również dla pozostałych wariantów i pozwalają na wiarygodne oszacowanie maksymalnego zasięgu zanieczyszczeń wokół projektowanej trasy dla wszystkich wariantów.

   Jak wskazano w raporcie ooś, zjawisko kumulowania zanieczyszczeń powietrza pochodzenia komunikacyjnego może mieć miejsce na węzłach. Jednakże biorąc pod uwagę niewielkie prognozowane zanieczyszczenie powietrza dla planowanej drogi ekspresowej oraz dane dotyczące tła zanieczyszczeń komunikacyjnych oceniono, że zjawisko to nie spowoduje występowania ponadnormatywnych poziomów zanieczyszczeń związanych z transportem w powietrzu. Analogiczne podejście zastosowano w przypadku odcinków dróg przebiegających w rejonie drogi ekspresowej lub ją przecinających.

   Wyniki modelowania zanieczyszczeń powietrza nie wskazują na możliwość wystąpienia przekroczenia dopuszczalnych norm poza pasem drogowym. Z tego względu w odniesieniu do czynnika jakości powietrza nie ma przeciwskazań do budowy Wschodniej Obwodnicy Warszawy w żadnym z analizowanych wariantów. Ponadto jak wskazują autorzy opinii: „z punktu widzenia rozpraszania zanieczyszczeń, przeprowadzenie drogi na ok. 7 m nasypie jest rozwiązaniem bardziej korzystnym, niż jej lokalizacja na poziomie terenu (im wyżej położone źródło emisji, tym niższe stężenia na poziomie terenu). Dodatkowy efekt bariery Inwestor uzyska stosując, niezbędne tutaj, ekrany akustyczne".

b) Analizy akustyczne zostały przeprowadzone zgodnie z obowiązującymi przepisami, standardami i dobrymi praktykami w dużym stopniu szczegółowości. Pełną metodykę przeprowadzonych analiz wskazano w rozdziale 16.3. Autorzy opinii nie wskazują

konkretnych i popartych wiarygodną argumentacją zastrzeżeń co do treści zawartych w raporcie ooś analiz i wyników. W związku z tym nie ma możliwości odniesienia się do zawartych w opinii wątpliwości.

W celu przeprowadzenia analizy akustycznej przeprowadzona została szczegółowa analiza zabudowy w otoczeniu inwestycji, która bazowała zarówno na dokumentach planistycznych, a także na rzeczywistym wykorzystaniu terenu. Dla obszarów, dla których brak jest obowiązującego miejscowego planu zagospodarowania terenu, zwrócono się do odpowiednich jednostek administracyjnych, celem wskazania dominującego typu zabudowy. Szczegółowe zinwentaryzowanie obiektów zamieszkania i przebywania ludzi zostało dokonane w raporcie m.in. w rozdziale 7.4 jak również na załączniku graficznym nr 4. Dla tak przygotowanej klasyfikacji miejsc przebywania ludzi, przeprowadzona została ocena m.in. stopnia zachowania dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku, co ma istotny wpływ dla oceny warunków życia i zdrowia ludzi. W Polsce nie ma oficjalnie wdrożonych metodyk szacowania skutków zdrowotnych związanych z budową oraz eksploatacją inwestycji. Dlatego też w kontekście odziaływań akustycznych wynikających z budowy i eksploatacji drogi ekspresowej S-17, analizę wpływu drogi na zdrowie ludzkie można oprzeć jedynie o polskie prawodawstwo. Wymagane działania i wartości dopuszczalne nakłada prawo ochrony środowiska i rozporządzenie ministra środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku. Dochowanie określonych standardów i wartości granicznych jest w polskim prawnie równoznaczne z brakiem negatywnego wpływu na zdrowie. Odzwierciedleniem tego wpływu na tym etapie decyzyjności są dopuszczalne wartości poziomu hałasu, ustalone przez uprawnione do tego organy.

Ekranów akustycznych nie projektuje się by wysokość „wydała się być wystarczająca". W Raporcie omówiono ściśle określone kryteria wyznaczania wymiarów ekranu (rozdz. 10.2). Celem ekranu jest ochrona wszystkich zidentyfikowanych punktów imisji (na najwyższej kondygnacji), przez co rozumie się zapewnienie wartości dopuszczalnej. Wymiary ekranu, przy jego ustalonej lokalizacji względem drogi, wylicza się z modelu matematycznego (tu: metoda NMPB-96, z ekranowaniem wg normy PN-ISO 9613-2). W przypadku drogi na wysokim nasypie, rzeczywiście zasięg hałasu jest większy niż w przypadku drogi w poziomie terenu (przy czym blisko drogi poziom hałasu będzie mniejszy ze względu na ekranowanie przez krawędź skarpy nasypu). Z drugiej strony, w przypadku decyzji o wprowadzeniu ekranu, taka lokalizacja drogi jest korzystna, gdyż zwiększa skuteczność ekranu o danej wysokości. Wynika to z tego, że skuteczność ekranowania zależy od różnicy dróg fali ugiętej i bezpośredniej (gdy nie ma ekranu), która z kolei zależy od relacji geometrycznych: wysokości i wzajemnych odległości - źródła, krawędzi ekranu i obserwatora. Dodatkowo przy doborze zabezpieczeń przeciwhałasowych obliczenia również uwzględniają zasadę przezorności. Przy obliczaniu wymaganej skuteczności ekranowania (co przekłada się docelowo na wymaganą długość i wysokość, czyli powierzchnię ekranów) uwzględniono bowiem degradację skuteczności ekranowania przy propagacji hałasu na duże odległości. W metodzie NMPB-96 ten efekt oblicza się poprzez uwzględnienie ugięcia promienia (promień „przechodzi" nad ekranem (w normie PN-ISO 9613-2 modeluje to funkcja K_{met}).

c) Należy stwierdzić, że uwarunkowania geologiczne i hydrogeologiczne przeanalizowano adekwatnie do istotności tego kryterium. Zdaniem autorów opinii: „W części 4 Raportu zawierającej inwentaryzację elementów przyrodniczych środowiska, warunki hydrograficzne zostały opisane szczegółowo i wyczerpująco. Rozpoznane i przedstawione zostały jednolite części wód powierzchniowych, przez które przebiegają rozpatrywane warianty projektowanej trasy, przedstawiono uwarunkowania przyrodnicze, takie jak ukształtowanie terenu oraz charakterystyka gleb, mających wpływ na kształtowanie warunków hydrologicznych na analizowanym terenie. Szczegółowo scharakteryzowane zostały cieki,

przecinane przez trasę, wraz z podaniem ich charakterystyki ekologicznej i podstawowych wskaźników hydrologicznych. Autorzy raportu ooś w swoich analizach odwołali się zarówno do dostępnych wyników badań monitoringowych wód zgodnych z PMŚ (ocena stanu/potencjału ekologicznego i stanu chemicznego), jak i obowiązujących ustaleń planów gospodarowania wodami w dorzeczu w zakresie celów środowiskowych. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia główne oddziaływanie na wody powierzchniowe związane będzie z odprowadzaniem wód opadowych i roztopowych z utwardzonych nawierzchni. Odbiornikami tych wód mają być istniejące rowy melioracyjne oraz Kanał Magenta, a na terenie Dzielnicy Wesoła - kanalizacja deszczowa. Jak zostało wskazane w Raporcie, wzrost udziału powierzchni utwardzonych (uszczelnionych) na skutek budowy obwodnicy będzie skutkował wzrostem natężenia spływów powierzchniowych. Wskazane przez Autorów raportu rozwiązanie problemu potencjalnych raptownych spływów w postaci planów budowy zbiorników retencyjnych jest rozwiązaniem zasadnym i skutecznym. Zbiorniki retencyjne mają też pełnić funkcję osadników dla zanieczyszczeń spłukiwanych z powierzchni drogi. Wody opadowe i roztopowe, spływające z dróg są źródłem bardzo wielu zanieczyszczeń, w tym zanieczyszczeń należących do grupy niebezpiecznych. Autorzy raportu dokonali rzetelnego rozpoznania problemu odwołując się zarówno do literatury przedmiotu, jak i odpowiednich aktów prawnych". Jak wskazują autorzy opinii: „Autorzy raportu we właściwy sposób wykorzystali dostępne materiały dokumentacyjne, ocenili zagrożenie dla ujęcia komunalnego w Sulejówku i zaproponowali działania minimalizujące. W analizie oddziaływania szczegółowo omówiono siedem ujęć wód podziemnych (trzy ujęcia opisano łącznie), które uznano za mogące znajdować się w konflikcie z planowaną drogą. Zaproponowane rozwiązania ochrony wód są racjonalne i prawidłowe".

Na kolejnych etapach projektowych konieczne będzie przeprowadzenie szczegółowych badań warunków gruntowo-wodnych (tut. organ niniejszą decyzją nałożył na Inwestora obowiązek przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania na środowisko). W niniejszej decyzji nałożono następujący warunek: W przypadku, gdy w trakcie wykonywania wykopów zwierciadło wody gruntowej występować będzie powyżej rzędnej dna wykopu, należy go odwodnić tak, aby prace ziemne realizowane były w suchym wykopie. Na obszarach wrażliwych, gdzie ze względów środowiskowych niewskazane byłoby odwadnianie wykopów, należy zastosować technologię budowy i przebudowy sieci w wykopie nieodwodnionym (np. przewiert, w niskich temperaturach w okresie zimowym); nieodprowadzanie zanieczyszczonych wód z odwodnień budowlanych do wód powierzchniowych; kontrolowanie poziomu wody na obszarach podmokłych w przypadku prowadzonych odwodnień mogących objąć takie obszary swoim zasięgiem. Na tym etapie projektowym zakłada się, że droga przebiegać będzie w zdecydowanej większości w nasypie drogowym stąd nie zakłada się wykopów dla ukształtowania niwelety drogi i lokalizowania obiektów inżynieryjnych pod powierzchnią terenu (dla wariantu 3). Ostateczne rozwiązania techniczne będą przedmiotem indywidualnych ustaleń w zależności od rzeczywistej ilości wody, która może napłynąć z terenów sąsiednich (zmienna w zależności od pory roku i ilości opadów) oraz okresu w których konieczne jest pozostawienie otwartych wykopów.

W ramach realizacji raportu o oddziaływaniu na środowisko można się opierać na danych literaturowych, dostępnych badaniach i analizach. Jest to powszechna praktyka szeroko stosowana przy realizacji tego typu opracowań. W przypadku jeżeli wiarygodne dane z przeprowadzonych badań z już zrealizowanych i zbliżonych zakresem przedsięwzięć jednoznacznie wskazują na brak negatywnego oddziaływania i przekroczeń dopuszczalnych norm - wówczas przeprowadzenie własnych analiz nie jest niczym uzasadnione. Tak jest w tym przypadku gdzie autorzy raportu dysponowali prowadzonymi na zlecenie GDDKiA badaniami ścieków z dróg województwa mazowieckiego, które potwierdzają, że stężenia węglowodorów dla próbek pobieranych wzdłuż istniejących dróg nie przekroczyły 15 mg/l,

zaś w większości z badanych próbek stężenia węglowodorów ropopochodnych były poniżej granicy oznaczalności, a więc były to wartości znacznie niższe od wartości dopuszczalnej.

d) Korytarz ekologiczny w ciągu terenu leśnego znajdującego się pomiędzy ul. Niemcewicza i zabudową osiedli Centrum i Wola Grzybowska nie zostanie zlikwidowany. Jego powierzchnia zostanie ograniczona, niemniej w dalszym ciągu będzie ten obszar pełnił rolę korytarza ekologicznego. Świadczą o tym założone środki minimalizujące w formie przejścia dla zwierząt PZD-5, które zaplanowano w rejonie km 11+500 (warunek niniejszej decyzji). Wycince ulega płat starodrzewu zlokalizowany w rejonie km 9+800 – 10+000. Należy zaznaczyć, że wycince ulega tylko częściowy fragment starodrzewu. Na etapie kolejnych etapów projektowych czynione będą kolejne starania nad ograniczeniem zakresu wycinki i zawężeniu pasa drogowego na tym odcinku.

Przebudowywany odcinek drogi 637 na wysokości rezerwatu przyrody „Bagno Jacka" przebiega w śladzie istniejącego ciągu komunikacyjnego. Przebudowa odcinka drogi nie zmieni uwarunkowań drogi 637 w zakresie wpływu na środowisko przyrodnicze. Z tego też względu nie stwierdza się zagrożenia dla Torfowisk przejściowych i trzęsawisk oraz stanowiska motyla czerwończyka nieparka. Ponadto pismem z dnia 27 kwietnia 2018r. (w związku z tym, iż w opinii Instytutu Ochrony Środowiska wskazane zostało negatywne oddziaływanie wariantu W3 na rezerwat przyrody Bagno Jacka) tut. organ zwrócił uwagę autorom opinii, że przebieg obwodnicy zarówno w wariancie W2 i W3 jest tożsamy na odcinku sąsiadującym z ww. rezerwatem przyrody.

Ponadto zdaniem autorów opinii: „W odniesieniu do przyrody ożywionej największą zaletą ocenianego opracowania (raportu ooś) są zawarte w nim wyniki inwentaryzacji przyrodniczych, które zostały przeprowadzone z należytą starannością, we właściwym zakresie oraz z wykorzystaniem właściwej metody".

e) Analizę wpływu na krajobraz szczegółowo opisano w rozdziale 7.10 Wpływ inwestycji na walory krajobrazowo-przestrzenne. W tym rozdziale wskazano również metody przeprowadzonej analizy. Analizę wpływu na krajobraz wykonano na podstawie sporządzonej mapy krajobrazowej i wyznaczeniu ośmiu punktów, z których wykonano przedstawione w raporcie panoramy krajobrazowe mające za zadanie zobrazowanie charakterystycznych powiązań między różnymi typami występujących krajobrazów. Dzięki temu możliwa była ocena widoczności drogi przede wszystkim z najbliższych terenów zabudowy mieszkaniowej. Dodatkowo, wykonano schematyczne przekroje przebiegu planowanej drogi przez wybrane tereny (stanowiące załącznik nr 15). Na tej podstawie oceniono dominujący typ krajobrazu, skalę oddziaływań oraz elementy infrastruktury drogowej oddziaływujące w największym stopniu na krajobraz.

Typy krajobrazów i ocena oddziaływania inwestycji na zasoby krajobrazu zostały przedstawione w rozdziale 7.10. Analizowane warianty od km ok. 3+600 w zależności od projektowanego przebiegu trasy w mniejszym bądź większym stopniu ingerują w struktury przestrzenne. W celu oceny oddziaływania planowanej inwestycji na otaczający krajobraz wydzielono typy fizjonomiczne krajobrazu, przez które przebiega dany wariant. W ramach każdego z typów krajobrazu oceniano zakres oddziaływania, gdzie głównym wskaźnikiem było określenie stopnia widoczności drogi dla potencjalnego obserwatora zlokalizowanego w otoczeniu projektowanej trasy, co warunkowane jest zarówno fizjonomią krajobrazu, jak również i rozwiązaniami technicznymi planowanej trasy (sposób prowadzenia trasy, lokalizacja ekranów akustycznych). Sporządzona mapa krajobrazowa stanowi Załącznik nr 14.

f) Przy ocenie wpływu przedsięwzięcia na strukturę funkcjonalno-przestrzenną terenów przyjęto następującą metodykę:

- dla miast wskazano obszary zwartej zabudowy wraz ze szlakami komunikacyjnymi (ciągi komunikacyjne samochodowe oraz piesze) łączącymi poszczególne miasta/dzielnice;

- na podstawie informacji ogólnodostępnych, stron internetowych oraz wizji terenowej wytypowano obiekty użyteczności publicznej, do których prowadzą ciągi komunikacyjne;
- określono skalę i charakter w jakiej należy dokonać analizy w kontekście rzeczywistych oddziaływań mogących wpływać na zmianę struktury funkcjonalno-przestrzennej omawianego obszaru;
- dokonano analizy oddziaływań drogi na strukturę funkcjonalno-przestrzenną obszaru;
- wskazano sposoby minimalizacji przerwania połączeń między dzielnicowych / między miastowych oraz połączeń w obrębie dzielnic.

W ocenie tut. organu przyjęta metodyka oceny wpływu przedsięwzięcia na strukturę funkcjonalno-przestrzenną jest prawidłowa. W kontekście ustawowych możliwości realizacji przedsięwzięcia bez zgodności z zapisami dokumentów planowania miejscowego taka analiza nie jest obligatoryjna.

Ustawa z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2017r. poz. 1405 ze zm.) nie wskazuje w zakresie raportu o odziaływaniu na środowisko na konieczność oceny wpływu na realizację ustaleń Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania danej jednostki administracyjnej. Taka ocena znajduje się w kompetencji organów prowadzących politykę zagospodarowania przestrzennego.

g) W odniesieniu do zgłoszonych zastrzeżeń do analizy wielokryterialnej, zdaniem tut. organu analiza poszczególnych wariantów została wykonana prawidłowo i rzetelnie w oparciu o wiedzę specjalistyczną i doświadczenie ekspertów w tym zakresie. Wpływ inwestycji na poszczególne komponenty środowiska został szczegółowo przeanalizowany. Zgodnie z założeniami analizy wielokryterialnej pod uwagę wzięto wszystkie rozpatrywane warianty trasy, które poddano szczegółowej analizie celem wyboru kryteriów które różnicują poszczególne warianty, gdyż to właśnie te kryteria warunkują prawidłowe przeprowadzenie analizy przy zadanej metodzie. Kryteria, dla których dla każdego z prezentowanych wariantów w drodze szczegółowych rozważań ekspertów różnych branż, stwierdzono zbliżony stopień ingerencji w środowisko (np. związane z zanieczyszczeniami środowiska, zakres wycinki lasów) nie były brane pod uwagę, gdyż nie miałyby one wpływu na wskazanie wariantu najbardziej korzystnego dla środowiska. Wszystkie analizy wielokryterialne są narzędziem wspierającym proces decyzyjny, a nie go warunkującym. W żadnym z rozpatrywanych wariantów nie wskazano negatywnego oddziaływania na środowisko. Dlatego też przy wyborze wariantu preferowanego uwzględniono również kryteria techniczne i ekonomiczne.

Mieszkańcy opowiadający się za wariantem inwestorskim wnoszą, iż:

Wariant zielony charakteryzuje się najkrótszym przebiegiem na terenie Dzielnicy Wesoła. Biorąc pod uwagę wszystkie wskazane przebiegi trasy wariant zielony zachowuje dużo większe odległości od budynków mieszkalnych niż inne warianty. Nie wymaga wyburzeń domów na terenie Wesołej i przesiedleń mieszkańców. Przebiega po leśnych terenach państwowych stanowiących rezerwę gruntową z pierwotnym przeznaczeniem w latach 80 ubiegłego wieku na przebieg drogi. Inne warianty proponowane na terenie Wesołej przebiegają po gruntach prywatnych z planem zagospodarowania przewidującym zabudowę mieszkaniową. Wariant 3 nie przewiduje węzła w środku dzielnicy, co pozwoli zachować spokojny, rekreacyjny charakter Wesołej. Budowa węzła sparaliżowałaby i tak zatłoczoną już dzielnicę ponieważ nie ma infrastruktury drogowej w pobliżu węzła, która

umożliwiłaby odebranie ruchu z 6-cio pasmowej obwodnicy na terenie osiedla domów jednorodzinnych gdzie jednopasmowa, aktualnie ciągle zakorkowana, ulica Praskiego Pułku (obecnie Władysława Raczkiewicza) miałaby doprowadzać i odbierać cały ruch samochodowy z i do WOW. Wariant zielony przecina tylko jeden główny ciąg drogowy na terenie Wesołej.

Wariant czerwony 2 jest niedopuszczalny, gdyż charakteryzuje się dużo dłuższym przebiegiem na terenie dzielnicy Wesoła, przecina osiedle Groszówka i spowodowałby liczne wywłaszczenia mieszkańców Groszówki oraz przebiega w bardzo bliskiej odległości pozostałych (niewyburzonych) domów, w odległości kilkudziesięciu metrów od nich (budynki w pierwszej linii zabudowy w stosunku do wariantu czerwonego, najczęściej znajdują się w odległości około 40 - 60 m) na długości ok. 1,4 km na Groszówce oraz w odległości około 150 m na odcinku o długości 0,3 km w Zielonej Grzybowej. Wariant czerwony w zasadzie przebiega po terenach prywatnych, co w przypadku jego realizacji spowodowałoby liczne wywłaszczenia prywatnych nieruchomości i wyburzenia budynków mieszkalnych, wyburzenia byłyby konieczne również w przypadku budowy tunelu. Wariant czerwony przecina istniejącą sieć ciągów poprzecznych ulic w stosunku do nowej drogi na terenie Wesołej. Wariant czerwony przebiegałby na odcinku około 3,5 km przez otulinę Mazowieckiego Parku Krajobrazowego nieomalże go dotykając, podczas gdy wybrany wariant zielony przebiega poprzez tą otulinę tylko na odcinku 600 metrów w odległości ponad 1,2 kilometra od granic parku. Wariant czerwony wymagałby znacząco większego zniszczenia stanowisk chronionych roślin i zwierząt oraz wycięcia około 20 ha lasu więcej niż w wariancie zielonym.

Biorąc pod uwagę powyższe oraz mając na względzie spełnienie wymogów w zakresie ochrony środowiska, orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r., poz. 2081 j.t.). Wniosek powinien być złożony nie później, niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna.

Zgodnie z art. art. 72 ust. 4 ww. ustawy złożenie wniosku może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji środowiskowej, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali przed upływem terminu 6 lat od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, stanowisko, że realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Dane o niniejszej decyzji zostaną włączone do publicznie dostępnego wykazu danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r., poz. 2081 j.t.).

Jednostki budżetowe zwolnione są od opłaty skarbowej - podstawa prawna art. 7 pkt 2 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2018r. poz. 1044 ze zm.).

Od niniejszej decyzji służy stronom prawo wniesienia odwołania do Generalnego

Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.

Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Białymstoku

Beata Bezubik

Załączniki:
1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:
1. GDDKiA Oddział w Warszawie;
2. pozostałe strony postępowania w trybie art. 49 Kpa (obwieszczenie)
3. a/a

Potwierdzam zgodność kopii wydruku z dokumentem elektronicznym:

Identyfikator dokumentu	73285.524510.427367
Nazwa dokumentu	2 decyzja.pdf
Tytuł dokumentu	2 decyzja
Sygnatura dokumentu	WOOŚ.4200.2.2017
Data dokumentu	2018-12-28
Skrót dokumentu	A1D69BBE20B104357BB8D75B044A163A60FC311A
Wersja dokumentu	1.3
Data podpisu	2018-12-28 11:13:08
Podpisane przez	Beata Bezubik Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska

EZD 3.71.481.481.4856

Data wydruku: 2018-12-28

Autor wydruku: Liszyk Piotr w zastępstwie za Kozłowski Dorian (starszy specjalista)