

p. Nacz. M. Sobieraj
23.09.2016r.

WOJEWODA MAZOWIECKI

WIŚ-II.7820.2.16.2013.SMS (DK) zm.

Warszawa, 20 września 2016r.

INWESTYCJI DROGOWYCH

dnia 2016 -09- 22

KANCELARIA

Nr

DECYZJA NR 332/II/ 2016

Na podstawie art. 36a ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (Dz. U. z 2016 r., poz. 290 ze zm.), w związku z art. 11a ust. 1, art. 11f i art. 17 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. z 2015 r., poz. 2031 ze zm.) oraz na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2016 r., poz. 23 ze zm.), dalej k.p.a., po rozpatrzeniu wniosku z dnia 18.09.2015 r. zarządcy drogi – Prezydenta m. st. Warszawy, reprezentowanego przez Panią Annę Piotrowską, Dyrektora Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych, o zmianę decyzji Wojewody Mazowieckiego Nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej pn.: „budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej odc. „b” ul. Tysiąclecia – ul. Zabraniecka (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719 wraz z przejściem przez tereny kolejowe)”,

zmieniam decyzję Wojewody Mazowieckiego Nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r., w tym zatwierdzam „zamienny” projekt budowlany i udzielam zezwolenia na realizację inwestycji drogowej wg „zamiennego” projektu budowlanego, oznaczonego jako załącznik nr 1 do niniejszej decyzji

dla inwestycji pn.: „budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej odc. „b” ul. Tysiąclecia – ul. Zabraniecka (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719 wraz z przejściem przez tereny kolejowe)” - kategoria obiektów budowlanych IV, XXV, XXVI, XXVIII.

w zakresie zmiany charakterystycznych parametrów obiektu budowlanego zlokalizowanego na działkach:

działki usytuowania obiektu objęte wnioskiem o zmianę decyzji:

- w istniejącym pasie drogowym, działki nr ew.:

obręb 4-14-07: 43,

obręb 4-14-06: 24/3, 33/2, 32/1, 31/8, 31/6, 31/4, 1/1,

obręb 4-14-02: 69/3, 69/1, 68/1, 22/1,

obręb 4-11-23: 93, 94, 98, 99, 100, 102/8, 101/9,

- działki inwestycyjne na terenach linii kolejowych dz. ew. nr:

obręb 4-14-07: 45/8,

obręb 4-14-06: 33/3,

obręb 4-11-25: 1/3,

- działki przeznaczone pod przebudowę dróg innej kategorii i urządzeń infrastruktury technicznej niewchodzące w skład pasa drogowego: działka nr ew.:

obręb 4-11-23: 85/4.

23 WRZ. 2016

Pl. 1661. HBR

p. P. Górecki
26.09.2016
Sobieraj

**Ustaląm obowiązek dokonania przebudowy istniejącej sieci uzbrojenia terenu
i zezwalam na wykonanie powyższego obowiązku
na poniższych nieruchomościach:**

Lp.	obręb	nr działki	nr działki po podziale	Uwagi (przyczyna zajęcia wskazanej części działki)
1	4-11-23	85/4		przebudowa odwodnienia

Działki przeznaczone pod przebudowę urządzeń infrastruktury technicznej, nie wchodzące w skład projektowanego pasa drogowego, jednakże przedmiotową decyzją **ograniczam na rzecz inwestora sposób korzystania z ww. nieruchomości.**

Do ograniczeń, o których mowa powyżej stosuje się odpowiednio przepisy art. 124 ust. 4-8 i art. 124a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz. U. z 2015r., poz. 1774 ze zm.).

Zamierzenie inwestycyjne odzwierciedla „zamienny” projekt budowlany sporządzony zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012 r., poz. 462 ze zm.).

Autorzy projektu:

- mgr inż. Krzysztof Marek Łubianka posiadający uprawnienia budowlane nr MAZ/0098/POOD/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. MAZ/BD/0596/09;
- mgr inż. Michał Piotr Latała posiadający uprawnienia budowlane nr MAZ/0020/PWOD/14 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. MAZ/BD/0434/14;
- mgr inż. Karolina Rogowska posiadająca uprawnienia budowlane nr MAZ/0342/POOD/12 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. MAZ/BD/0058/13;
- mgr inż. Tymoteusz Półcienniczak posiadający uprawnienia budowlane nr MAZ/0041/POOD/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności drogowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. MAZ/BD/0193/14;
- mgr inż. Hubert Moczyński posiadający uprawnienia budowlane nr MAZ/0279/POOE/09 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. MAZ/IE/0098/10;
- mgr inż. Piotr Kühnel posiadający uprawnienia budowlane nr POM/0028/PWOS/07 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych, członek Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. POM/IS/0390/07;
- mgr inż. Mirosław Lendzionowski posiadający uprawnienia budowlane nr POM/0052/POOS/12 do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych, członek Pomorskiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. POM/IS/0250/12;
- mgr inż. Marcin Wróbel posiadający uprawnienia budowlane nr MAZ/0444/PWOM/13 do projektowania bez ograniczeń w specjalności mostowej, członek Mazowieckiej Okręgowej Izby Inżynierów Budownictwa nr ew. MAZ/BM/0241/14;

- Pani Renata Domańska nr uprawnień NOT SITO Nr 166/2005 w zakresie Inspektora Nadzoru Terenów Zieleni;

Działając na podstawie art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych,

nadaję niniejszej decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Wobec powyższego, decyzja niniejsza:

- uprawnia do rozpoczęcia robót budowlanych.
- uprawnia do faktycznego objęcia nieruchomości w posiadanie przez właściwego zarządcę drogi,

I. Ogólna charakterystyka inwestycji.

Przedmiotem inwestycji jest budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej odc. „b” ul. Tysiąclecia – ul. Zabraniecka w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719 wraz z przejściem przez tereny kolejowe.

W zakres przedmiotowej zmiany wchodzi:

- przełożenie jezdni zachodniej w miejsce rezerwy pod trasę tramwajową na odcinku od ul. Objazdowej do włączenia tramwaju na wysokości ul. Kawęczyńskiej,
- zapewniono rezerwę terenu pod trasę tramwajową w pasie dzielącym Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od projektowanej ul. Tysiąclecia do ul. Objazdowej oraz od ul. Kawęczyńskiej projektowanymi tunelami pod linią kolejową do ul. Zabranieckiej,
- zrezygnowano ze skrzyżowania z ul. Podlaską i zastąpiono je skrzyżowaniem z ul. Objazdową,
- na odcinku Trasy Świętokrzyskiej od ul. Objazdowej do ul. Kawęczyńskiej zaprojektowano dwie jezdnie o minimalnej dopuszczalnej szerokości 6,5m oraz pas dzielący o szerokości 2,0 m. Projektowane elementy ulicy zlokalizowano jak najbliżej południowej granicy terenu pozyskanego pod inwestycję w celu minimalizacji zajęcia Parku na Szmulcowiznie,
- zapewniono ciągłość połączenia rowerowego wzdłuż Trasy Świętokrzyskiej poprzez zaprojektowanie ścieżek rowerowych i ciągu pieszo-rowerowego po północnej stronie Trasy,
- na całym odcinku inwestycji chodnik dla pieszych i ścieżkę rowerową rozdzielono pasem separującym, a chodnik w miarę możliwości usytuowano na zewnątrz przekroju ulicznego,
- oświetlenie tunelu - oświetlenie tunelowe zastąpiono oświetleniem drogowym. Zmieniono lokalizację kanału deszczowego w ciągu Trasy Świętokrzyskiej poza obrys jezdni (zlokalizowano go w pasie dzielącym),
- zmieniono lokalizację zbiorników podziemnych,
- zmniejszono liczbę studni kanalizacyjnych na odcinku od 1+835 do 2+400,
- w wyniku zmiany przepisów dot. dopuszczalnego poziomu hałasu w środowisku lokalizacja ekranów została zweryfikowana i uległa zmianie. Zrezygnowano z ekranów po stronie północnej na odcinku od 2+290 do 2+800 oraz po stronie południowej na odcinku 1+810 do 2+025. Zaprojektowano ekrany na odcinku od 2+595,80 do 2+655,0 oraz 2+649,80 do 2+742,70 (strona lewa),
- wypłycono konstrukcję tuneli ze względu na podniesienie niwelety trasy, co pozwoliło skrócić konstrukcję wanny szczelnej, zmniejszyć ryzyko zalania tunelu. Z uwagi na przyjętą technologię budowy tuneli (wymagania postawione przez PKP PLK) zmniejszono wymiary konstrukcji oraz zmieniono schemat statyczny z ram jedno - nawowych, dylatowanych na ramę 5-nawową niedylatowaną. Wyodrębniono koryta balastowe dla torów kolejowych

poszczególnych linii z jednoczesnym uwzględnieniem parametrów technicznych jak dla linii pierwszorzędných i magistralnych. Dostosowano koryta balastowe i konstrukcje do aktualnych wymogów PKP PLK,

- wyodrębniono cztery obiekty inżynierskie o konstrukcji ramowej dla użytkowników Trasy Świętokrzyskiej, w technologii monolitycznej, posadowione bezpośrednio:
- a) tunel TK-1, którego zadaniem jest przeprowadzenie na nim torów kolejowych linii nr 9 Warszawa - Gdańsk nad projektowaną Trasą Świętokrzyską, długość tunelu wzdłuż trasy około 40m,
- b) tunel TK-2, którego zadaniem jest przeprowadzenie na nim torów kolejowych linii nr 502 Warszawa Praga - Warszawa Wschodnia Towarowa oraz linii kolejowej nr 545 Warszawa Praga - Warszawa Olszynka Grochowska, długość tunelu wzdłuż trasy około 25m,
- c) tunel TK-3, którego zadaniem jest przeprowadzenie na nim torów kolejowych linii nr 502 stacja Warszawa Towarowa - Warszawa Michałów, długość tunelu wzdłuż trasy około 12m,
- d) wannę szczelną WS wraz z murami oporowymi, której zadaniem jest przeprowadzenie ruchu kołowego i w przyszłości tramwajowego poniżej poziomu wody gruntowej pod torami linii kolejowych. Wanna szczelna została zaprojektowana z minimalną liczbą dylatacji oraz zabezpieczona szczelną izolacją przeciwwodną od strony gruntu. Posiada również własne odwodnienie grawitacyjne jezdni oraz rezerwy pod torowisko tramwajowe. W celu odprowadzenia wody z warstw podbudowy zaprojektowano na płycie dennej wanny drenaż odprowadzający wodę do projektowanej kanalizacji deszczowej.

II. Wymagania dotyczące powiązania drogi z innymi drogami publicznymi z określeniem ich kategorii.

Na projektowanym odcinku Trasy przewidziano skrzyżowanie z ul. Objazdową (droga gminna) do linii rozgraniczającej Trasy Świętokrzyskiej oraz przewidziano budowę zjazdu z prawej jezdni Trasy Świętokrzyskiej, do linii rozgraniczającej, który będzie dojazdem do ul. Boruty (droga gminna). Zrezygnowano ze skrzyżowania z ul. Podlaską.

Pozostałe powiązania z innymi drogami publicznymi, nie zmieniają się w związku z zatwierdzoną zmianą projektu budowlanego w stosunku do decyzji Wojewody Mazowieckiego Nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r.

III. Określenie linii rozgraniczających teren.

Określenie linii rozgraniczających terenie nie zmienia się w stosunku do decyzji Wojewody Mazowieckiego Nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r.

IV. Oznaczenie nieruchomości lub ich części według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego.

Oznaczenie nieruchomości lub ich części według katastru nieruchomości, które stają się własnością Skarbu Państwa lub właściwej jednostki samorządu terytorialnego, nie ulega zmianie w stosunku do decyzji Wojewody Mazowieckiego Nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r.

V. Warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa.

Decyzją Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08 z dnia 16 kwietnia 2009r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia i decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak DOOSIdk-452/6194/1009/09/ew-30 z dnia 21 września 2009 r., ustalono środowiskowe uwarunkowania zgody

na realizację przedsięwzięcia polegającego na budowie Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, odcinek a – od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Tysiąclecia, odcinek b – od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej, określając:

- warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich,
- wymagania ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w projekcie budowlanym,
- dodatkowe obowiązki nakładane na wnioskodawcę.

Ponadto, na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowej inwestycji, w postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26.07.2016r. znak: WOOS-II.4210.54.2015.TR.12, organ środowiskowy uzgodnił realizację przedsięwzięcia i określił:

- warunki i działania na etapie realizacji,
- warunki i działania na etapie eksploatacji,
- wprowadził zmiany zapisów decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08 z dnia 16 kwietnia 2009r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia.

Powyższe elementy ww. decyzji środowiskowych oraz ww. postanowienia, zostały wyszczególnione w uzasadnieniu niniejszej decyzji – zgodnie z art. 95 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2016 r., poz. 353 ze zm.).

Pozostałe warunki wynikające z potrzeb ochrony środowiska, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz potrzeb obronności państwa nie ulegają zmianie w stosunku do decyzji Wojewody Mazowieckiego nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r.

VI. Szczególne warunki zabezpieczenia terenu budowy i prowadzenia robót budowlanych

- zachować warunki z protokołu z narady koordynacyjnej Prezydenta m.st. Warszawy w sprawie uzgodnienia usytuowania projektowanych sieci uzbrojenia terenu z dnia 10.12.2015 r., znak: BG.6630.2393.2015,
- zachować warunki z opinii Polskich Kolei Państwowych S.A. Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w Warszawie Kolejowego Zespołu Uzgadniania Dokumentacji Projektowej Nr 453/2015 z dnia 5.10.2015r. znak: NWA13.6311.577.2015.UT/1.

**z zachowaniem pozostałych warunków zawartych w decyzji
Wojewody Mazowieckiego Nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r.
znak WIŚ-II.7820.2.16.2013.SMS, zezwalającej na realizację inwestycji
drogowej.**

Uzasadnienie

W dniu 18.09.2015 złożono w tutejszym organie wnioski Prezydenta m. st. Warszawy, reprezentowanego przez Panią Annę Piotrowską Dyrektora Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych, ul. Sokratesa 15, 01-909 Warszawa, o wydanie decyzji zmieniającej decyzję Wojewody Mazowieckiego nr 204/2014 z dnia 27.05.2014r. o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej: „budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie

do ul. Zabranieckiej odc. „b” ul. Tysiąclecia – ul. Zabraniecka (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719 wraz z przejściem przez tereny kolejowe)” oraz wniosek o przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Po dokonaniu sprawdzenia kompletności wniosku pod względem formalnym, zgodnie z art. 11d ust. 1 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych, na podstawie art. 11d ust. 5 ww. ustawy wojewoda zawiadomił strony o wszczęciu postępowania w sprawie zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Zawiadomienie wysłano wnioskodawcy, właścicielom i użytkownikom wieczystym nieruchomości objętych wnioskiem o wydanie tej decyzji na adres wskazany w katastrze nieruchomości. Pozostałe strony zawiadomiono w drodze obwieszczeń, odpowiednio w Mazowieckim Urzędzie Wojewódzkim w Warszawie, w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg inwestycji tj. Urzędzie Dzielnicy Praga Północ oraz Urzędzie Dzielnicy Targówek, na stronach internetowych wymienionych urzędów i w prasie lokalnej. Doręczenie zawiadomienia na adres wskazany w katastrze nieruchomości uznaje się za skuteczne. W przedmiotowych zawiadomieniach organ wojewódzki wskazał miejsce, w którym strony mogą zapoznać się z dokumentacją oraz składać ewentualne uwagi i wnioski. Ponadto, na podstawie art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, dalej ooś, oraz zgodnie z art. 106 § 1 k.p.a., Wojewoda Mazowiecki zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o uzgodnienie warunków realizacji przedsięwzięcia pn.: „budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej odc. „b” ul. Tysiąclecia – ul. Zabraniecka (w ciągu drogi wojewódzkiej nr 719 wraz z przejściem przez tereny kolejowe)”, o czym również zawiadomił strony postępowania w ww. obwieszczeniach.

W dniu 13.11.2015r. Spółka Warsaw Development Company Sp. z o.o. zgłosiła uwagi do proponowanych rozwiązań, wskazując: „*Jako Warsaw Development Company Sp. z o.o. jesteśmy inwestorem zastępczym i prowadzimy prace projektowe związane z rewitalizacją terenów byłej Fabryki Drutu i Gwoździ „Drucianka”, w tym zabytkowych obiektów przemysłowych znajdujących się na tym obszarze. Nasze przedsięwzięcie zlokalizowane jest na terenie ograniczonym ulicami Kawęczyńska – Objazdowa - projektowana Trasa Świętokrzyska - projektowana ulica Tysiąclecia. Zamierzenie inwestycyjne pokazano na rysunkach załączonych do niniejszego pisma. W ramach tej inwestycji oprócz renowacji obiektów zabytkowych, w których powstanie muzeum, obiekty usługowe i handlowe, wybudowane zostaną budynki mieszkalne, w których zamieszka ok 2.000 nowych mieszkańców, a w obiektach usługowych i handlowych pracę znajdzie ponad 1.000 osób.*

W związku z dużą skalą naszej inwestycji, z uwagą śledzimy wszelkie przedsięwzięcia realizowane w tym rejonie. Budowa Trasy Świętokrzyskiej jest inicjatywą, która ma kluczowe znaczenie dla obsługi komunikacyjnej rewitalizowanego obszaru, stąd też nasze duże zainteresowanie tym tematem. Po analizie dokumentacji złożonej w Urzędzie Wojewódzkim, stwierdzamy, że zaprojektowane rozwiązanie nie uwzględnia obsługi komunikacyjnej obszaru byłej Fabryki Drutu i Gwoździ „Drucianka”. Zwracamy uwagę, że w projekcie budowlanym zatwierdzonym decyzją nr 204/2014 z dnia w pik. ok. 2+270 było projektowane skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ulicą Otwocką (w dokumentacji opracowanej przez biuro BAKS określono ten wlot jako ulicę Podlaską - rozbieżności w nazewnictwie ulicy wynikają z faktu, iż była ona projektowana po nowym śladzie i niezależnie od przyszłej decyzji urzędu wiązałyby swoją nazwę z ul. Otwocką lub ul. Podlaską. Naszym zdaniem właściwsza była nazwa ul. Otwocka, taka jak widniała w opracowaniach BPRW z 1982 r.- ślad opracowania BPRW jest widoczny na mapach w projekcie BAKSu i takim terminem się posługujemy). W dokumentacji, którą złożył Transprojekt Gdański zrezygnowano ze skrzyżowania w pik. 2+270. Zamiast tego zaprojektowano skrzyżowanie z ul. Objazdową. Rozumiemy, że z powodu sprzeciwu konserwatora zabytków nie będzie możliwości poprowadzenia po prostej ulicy Otwockiej do połączenia z ul. Kawęczyńską i projektowanie tam w przyszłości linii tramwajowej. Rozumiemy też, że naturalnym jest przyjęcie założenia, żeby te funkcje przejęła

ul. Objazdowa. Inwestor budowy Trasy Świętokrzyskiej nie wziął jednak pod uwagę, że w przeciwieństwie do ul. Otwockiej, ul. Objazdowa nie jest odpowiednia do obsługi komunikacyjnej terenów „Drucianki”, gdyż odgradzona jest od kompleksu przemysłowego ścianą zabytkowych obiektów. Istniejące zjazdy z terenu „Drucianki” mogą zostać wykorzystane jedynie jako zjazdy awaryjne i przeciwpożarowe. Jedyne nowe zjazdy na ul. Objazdową znajduje się z kolei na tyle blisko skrzyżowania, że nie będzie mógł obsłużyć wszystkich relacji skrajnych.

Jako inwestor rewitalizacji terenów „Drucianki” szukaliśmy rozwiązania problemu. Za najlepsze rozwiązanie uznaliśmy wykonanie skrzyżowania Trasy Świętokrzyskiej z ul. Wojnicką. Byłoby to połączenie, które nie tylko skutecznie skomunikowałoby obszar „Drucianki”, ale także służyłoby wszystkim mieszkańcom tych terenów, jako łącznik pomiędzy ul. Kawęczyńską a Trasą Świętokrzyską. Wystąpiliśmy z tym wnioskiem do Zarządu Dróg Miejskich i uzyskaliśmy akceptację swojego rozwiązania. W załączeniu przekazujemy kopię pisma ZDM.

W związku z powyższym wnosimy uwagę do złożonej dokumentacji i prosimy o jej uwzględnienie. Zmiana, której oczekujemy polega na wprowadzeniu do dokumentacji skrzyżowania Trasy Świętokrzyskiej z ul. Wojnicką. Jest to zmiana konieczna, gdyż nie można odcinać tak dużego kompleksu mieszkalno-handlowo-usługowego od głównej arterii komunikacyjnej w tym rejonie. Brak realizacji skrzyżowania Trasy Świętokrzyskiej z ul. Wojnicką spowoduje, że cały ruch pojazdów z terenów „Drucianki” zostanie przeniesiony na zupełnie do tego nieprzystosowaną ulicę Kawęczyńską. Spowoduje to całkowity paraliż komunikacyjny tej ulicy. Ucierpią na tym wszyscy mieszkańcy tej okolicy, wzrośnie hałas i zanieczyszczenie środowiska przez pojazdy oczekujące w ogromnych korkach. Uniknąć tych problemów można jedynie kierując ruch możliwie szybko na dużą arterię, dysponującą znacznymi rezerwami przepustowości. Taką drogą będzie Trasa Świętokrzyska.”

W odpowiedzi na przedmiotowe uwagi Inwestor wskazał, że „przedmiotem inwestycji j. wyżej nie jest poprawa obsługi komunikacyjnej terenów ww. Fabryki. Wnioskowane skrzyżowanie planowanej ul. Wojnickiej z Trasą Świętokrzyskiej zlokalizowane jest poza granicami zamiennego projektu budowlanego Trasy Świętokrzyskiej, załączonego do wniosku z dnia 18.09.2015 r. o wydanie decyzji zmieniającej decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. W związku z powyższym zgłoszona uwaga nie może zostać uwzględniona. Ewentualna realizacja wnioskowanego skrzyżowania może nastąpić w trybie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych.”

W dniu 29.02.2016r. Spółka ponownie złożyła uwagi do przedmiotowej inwestycji, wskazując, że jej wystąpienie „było zwróceniem uwagi na ewidentny błąd, jaki popełnił inwestor odcinając cały prawie 12-hektarowy teren inwestycyjny od Trasy Świętokrzyskiej. Nie jest również prawdą, że wnioskowane skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ul. Wojnicką znajduje się poza granicami zamiennego projektu budowlanego, gdyż zlokalizowane jest ono na działce nr 33/3 z obrębem 4-14-06, która jest wymieniona w Obwieszczeniu Wojewody Mazowieckiego o wszczęciu postępowania o zmianę decyzji ZRID, jako działka na której dokonywane są zmiany. W złożonym projekcie budowlanym inwestor w sąsiedztwie wnioskowanego skrzyżowania projektuje na nowo sieć kanalizacji deszczowej. Nie rozumiemy wobec tego, dlaczego inwestor na tym obszarze zmienia sieć sanitarną a nie widzi możliwości korekty rozwiązania branży drogowej, a co za tym idzie obsługi komunikacyjnej dla 2000 użytkowników i 1000 miejsc pracy zlokalizowanych na przedmiotowym terenie. Należy jednak podkreślić, że wnioskowane skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ulicą Wojnicką nie może być rozpatrywane jako osobny obiekt. Konieczność budowy skrzyżowania z ulicą Wojnicką, wynika z likwidacji skrzyżowania Trasy Świętokrzyskiej z przedłużeniem ulicy Otwockiej, które znajdowało się w projekcie budowlanym zatwierdzonym decyzją nr 204/2014 z dnia 27.05.2014. Skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z ulicą Wojnicką jest więc rozwiązaniem zamiennym i powinno być traktowane jako zamienne, a nie jako nowe. Zwracamy uwagę, że w projekcie budowlanym zatwierdzonym decyzją nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 było projektowane skrzyżowanie Trasy Świętokrzyskiej z przedłużeniem ulicy Otwockiej. W dokumentacji, którą złożył ZMID zrezygnowano na wniosek konserwatora z tego skrzyżowania,

a projektowana w ulicy Otwockiej linia tramwajowa została przeniesiona w istniejące skrzyżowanie w ulicę Objazdową. Brak na Trasie Świętokrzyskiej skrzyżowania od ulicy Objazdowej aż do ul. Tysiąclecia, czyli na odcinku około 650 m blokuje obsługę komunikacyjną terenów położonych pomiędzy ul. Kawęczyńską a Trasą Świętokrzyską. Na terenie przylegającym do Trasy Świętokrzyskiej projektowane są nowe obiekty o charakterze usługowym oraz mieszkaniowym, które wymagają obsługi komunikacyjnej zapewnionej z Trasy Świętokrzyskiej. Jest to inwestycja dla około 2000 użytkowników oraz 1000 osób zatrudnionych. Znajduje się tu także zabytkowy zespół budynków Fabryki „Drucianka”, do którego obecny dojazd od ulicy Objazdowej jest nienormalny i nie zapewnia właściwej komunikacji zarówno na cele ochrony pożarowej, jak również dla przewidywanych tam funkcji usługowych. Wobec braku planów inwestycyjnych w najbliższych latach dla ul. Tysiąclecia oraz specyficznego charakteru ulicy Kawęczyńskiej, likwidacja skrzyżowania Trasy Świętokrzyskiej z przedłużeniem ulicy Otwockiej oznacza pozbawienie 12-hektarowego terenu inwestycyjnego dostępu do dróg publicznych i paraliż komunikacyjny tego obszaru. Rozwiązaniem tego problemu jest przedłużenie ulicy Wojnickiej od ul. Kawęczyńskiej do Trasy Świętokrzyskiej i wykonanie skrzyżowania z Trasą Świętokrzyską na prawoskręty. Proponowane przez nas rozwiązanie i jego wykonanie nie spowoduje dużych zmian w dokumentacji, jaką dysponuje ZMID. Widząc konieczność takiego rozwiązania przygotowaliśmy opracowanie projektowe dla włączenia ulicy Wojnickiej w Trasę Świętokrzyską. Uzyskaliśmy pozytywną opinię Inżyniera Ruchu m. st. Warszawy, jak i Zarządu Dróg Miejskich. Obie te opinie przekazaliśmy ZMID w styczniu 2016 r. Podsumowując, odpowiedź udzielona przez Zarząd Miejskich Inwestycji Drogowych nie ma uzasadnienia w stanie faktycznym i nie rozwiązuje problemu, jakim jest odcięcie terenów Drucianki od Trasy Świętokrzyskiej. Jako sąsiad inwestycji, żywotnie zainteresowany jej realizacją, jak również interesów mieszkańców i użytkowników tego rejonu Warszawy, nie możemy zaakceptować faktu iż pozbawia się przedmiotowy kilkunastohektarowy teren dostępu do drogi. Inwestor posiada wszelkie środki i możliwości by wykonać to skrzyżowanie - skrzyżowanie znajduje się na obszarze objętym wnioskiem, zostało zaopiniowane przez Inżyniera Ruchu i przede wszystkim jego powstanie jest konieczne, gdyż jest naturalną konsekwencją likwidacji skrzyżowania Trasy Świętokrzyskiej z przedłużeniem ulicy Otwockiej.” W opowiedzi Inwestor poinformował, że „skrzyżowanie planowanej ul. Wojnickiej z Trasą Świętokrzyską zlokalizowane jest poza granicami zamiennego projektu budowlanego Trasy Świętokrzyskiej, załączonego do wniosku z dnia 18.09.2015 r. o wydanie decyzji zmieniającej decyzję o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej. Podtrzymuję, że ewentualna realizacja wnioskowanego skrzyżowania może nastąpić w trybie art. 16 ust. 1 ustawy z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych”

Tutejszy organ uznał, że inwestor odniósł się do wszystkich uwag złożonych w czasie postępowania i nie ma potrzeby przeprowadzenia dodatkowych wyjaśnień w sprawie.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie pismem z dnia 22.01.2016r. zwrócił się do Wojewody Mazowieckiego o zapewnienie możliwości udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 w związku z art. 90 ust. 2 pkt 1 ustawy ooś. Organ działając zgodnie z przepisami prawa, poinformował w drodze obwieszczeń w prasie lokalnej, na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej BIP Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Dzielnicy Praga Północ i Dzielnicy Targówek lokalną społeczność o prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie postępowaniu środowiskowym, o możliwości zapoznania się z raportem oddziaływania inwestycji na środowisko, możliwości składania uwag i wniosków, miejscu i terminie (5.02.2016r. – 26.02.2016r.) ich składania oraz organie właściwym do ich rozpatrzenia.

Pismem z dnia 3.03.2016r., organ wojewódzki, zgodnie z art. 90 ust. 3 ustawy ooś, przekazał uwagi i wnioski stron postępowania, które wpłynęły w ww. terminie.

W związku z przedłożeniem przez Inwestora materiałów uzupełniających raport oceny oddziaływania na środowisko dla w. przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w dniu 16.05.2016r. ponownie wystąpił do Wojewody Mazowieckiego o zapewnienie możliwości

udziału społeczeństwa w trybie art. 33-36 i 38 w związku z art. 90 ust. 2 pkt 1 ustawy ooś. Organ wojewódzki, działając zgodnie z określoną podstawą prawną poinformował w drodze obwieszczeń w prasie lokalnej, na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej BIP Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Dzielnicy Praga Północ i Dzielnicy Targówek lokalną społeczność o prowadzonym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie postępowaniu środowiskowym, o możliwości zapoznania się z raportem oddziaływania inwestycji na środowisko, możliwości składania uwag i wniosków, miejscu i terminie (3.06.2016r. – 24.06.2016r.) ich składania oraz organie właściwym do ich rozpatrzenia.

Pismem z dnia 28.06.2016r., organ wojewódzki, zgodnie z art. 90 ust. 3 ustawy ooś, poinformował Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, iż w terminie wskazanym na zapoznanie się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz składanie uwag i wniosków, nie wpłynęły żadne uwagi oraz żadna ze stron nie zapoznawała się z aktami sprawy.

W dniu 26.07.2016r. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał postanowienie znak: WOOS-II.4210.54.2015.TR.12 uzgadniające realizację przedsięwzięcia i określające warunki dla realizacji przedsięwzięcia oraz zmieniające decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08 z dnia 16 kwietnia 2009 r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia, częściowo zmienioną decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak DOOSIdk-452/6194/1009/09/ew-30 z dnia 21 września 2009 r.

Organ wojewódzki dokonał sprawdzeń w dokumentacji projektowej w zakresie:

1. zgodności projektu budowlanego „zamiennego” z wymaganiami ochrony środowiska,
2. zgodność projektu zagospodarowania działki lub terenu z przepisami, w tym techniczno-budowlanymi;
3. kompletność projektu budowlanego i posiadanie wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń oraz informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1b, a także zaświadczenia, o którym mowa w art. 12 ust. 7;
4. wykonanie - w przypadku obowiązku sprawdzenia projektu, o którym mowa w art. 20 ust. 2, także sprawdzenie projektu - przez osobę posiadającą wymagane uprawnienia budowlane i legitymującą się aktualnym na dzień opracowania projektu - lub jego sprawdzenia - zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7.

Po stwierdzeniu braków i nieprawidłowości, w dniu 6.09.2016 r. Wojewoda Mazowiecki wydał postanowienie Nr 523/II/2016 nakładające na inwestora obowiązek ich usunięcia w terminie 60 dni od dnia odebrania postanowienia. O tym fakcie powiadomiono strony postępowania w drodze obwieszczeń na tablicy ogłoszeń i stronie internetowej BIP Mazowieckiego Urzędu Wojewódzkiego, tablicy ogłoszeń i stronie internetowej Urzędu Dzielnicy Praga Północ i Dzielnicy Targówek. W postanowieniu organ wskazał następujące braki i nieprawidłowości:

1. na stronie tytułowej należy wskazać wszystkie działki objęte wnioskiem oraz obręby, jednostkę ewidencyjną działek inwestycyjnych, zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz. U. z 2012 r., poz. 462 ze zm.) – nie wskazano działek do przebudowy sieci infrastruktury poza pasem drogowym, błędnie wskazano obręby, oraz wskazać kategorię projektowanych obiektów budowlanych,
2. należy dołączyć do projektu budowlanego kompletne decyzje w sprawie uprawnień budowlanych wszystkich projektantów;
3. zgodnie art. 20 ust. 1 pkt 1a oraz art. 14 pkt 4 a) p.b. projekt budowlany powinien zostać sporządzony również przez projektanta posiadającego odpowiednie uprawnienia w specjalności instalacyjnej (zgodnie z rozporządzeniem w sprawie samodzielnych funkcji technicznych w budownictwie) w zakresie sieci teletechnicznych (dot. projektowanego ułożenia światłowodu – pkt 3.4.3 opisu do projektu zagospodarowania terenu oraz „kanalizacji kablowej” wskazanej na rysunku do projektu zagospodarowania terenu), legitymującego się zaświadczeniem, o którym mowa w art. 12 ust. 7 p.b. Należy zauważyć,

że kanalizacja kablowa jest, zgodnie z § 3 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 października 2005 r., w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać telekomunikacyjne obiekty budowlane i ich usytuowanie (Dz. U z 2005 r., Nr 219, poz. 1864), telekomunikacyjnym obiektem budowlanym, a nie elementem sieci elektroenergetycznej. Powyższe znajduje również swoje potwierdzenie w ustawie z dnia 7 maja 2010 r., o wspieraniu rozwoju usług i sieci telekomunikacyjnych (Dz. U z 2010 r., Nr 106, poz. 675 ze zm.) art. 65 pkt 3, lit. a, którym wprowadzono pkt 20a i 20b do ustawy Prawo budowlane, do art. 29 ust. 1.,

4. w zakresie kompletności projekt, należy doprowadzić do zgodności z § 3 ww. rozporządzenia w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego: „*spis zawartości projektu budowlanego wraz z wykazem załączonych do projektu wymaganych przepisami szczególnymi uzgodnień, pozwoleń lub opinii, także specjalistycznych, oraz, stosownie do potrzeb, oświadczeń właściwych jednostek organizacyjnych, o których mowa w art. 34 ust. 3 pkt 3 ustawy*” – nie wszystkie strony projektu zostały ponumerowane, spis zawartości projektu budowlanego nie zawiera numerów wszystkich stron,
5. w projekcie budowlanym należy określić, zgodnie z § 13a ww. rozporządzenia, obszar oddziaływania obiektu – zakres (działki ew.) oraz wskazać podstawę prawną,
6. należy przedłożyć prawidłowy i kompletny opis projektu zagospodarowania terenu, zgodnie z § 8 ust. 2 ww. rozporządzenia, dla przedmiotowej inwestycji, w tym wskazać elementy objęte zmianą – przedłożony opis wskazuje jedynie istniejące i projektowane zagospodarowanie terenu, bez wskazania, co jest przedmiotem wnioskowanej zmiany,
7. należy przedłożyć rysunek projektu zagospodarowania terenu, sporządzony, zgodnie z § 8 ust. 1 i 3 ww. rozporządzenia, na kopii mapy do celów projektowych poświadczony za zgodność z oryginałem przez projektanta, w tym należy:
 - czytelnie wskazać i rozróżnić wszystkie projektowane obiekty i urządzenia będące przedmiotem zmiany oraz te, które były przedmiotem pierwotnego zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, w tym: wskazać wyraźnie linie rozgraniczające pasa drogowego (również na terenie linii kolejowej), poprawnie wskazać granice terenu kolejowego oraz zakres robót na terenie linii kolejowej, w tym wprowadzić czytelne rozróżnienie graficzne pomiędzy tymi liniami, doprowadzić do zgodności zakres inwestycji z wnioskiem (projektowane sieci i ich rozbiórki na działkach nieobjętych wnioskiem, poza pasem drogowym i nieobjętych czasowym zajęciem terenu), rozróżnić kolorystycznie: elementy drogowe w tunelach, kanalizację deszczową i sanitarną, a także wskazać czy przedmiotem zmiany są rozbiórki, jeżeli tak, to projekt budowlany rozbiórki (opis pzt s.7) należy uzupełnić o adres obiektów podlegających rozbiórce oraz zaznaczyć na projekcie zagospodarowania terenu część budynku znajdującą się w pasie drogi wojewódzkiej oraz przedłożyć zgodę właściciela obiektów na rozbiórkę oraz pozwolenie na rozbiórkę od właściwego organu administracji architektoniczno-budowlanej, w związku z usytuowaniem części budynku poza pasem drogi będącej w kompetencji wojewody,
 - sporządzić dla powyższych obiektów legendę zawierającą wszystkie oznaczenia, w miarę możliwości analogiczną do legendy pierwotnych rysunków projektu zagospodarowania terenu,
 - oznaczyć wszystkie numery działek objętych przedmiotowym wnioskiem i ich obrębów, (nie wskazano lokalizacji działek m.in. nr 1/3 i 45/8),
 - doprowadzić do zgodności z wnioskiem zakres inwestycji – na rysunku zakresem inwestycji objęto również działki, o które inwestor nie wnioskował (m.in. 92/1, 24/4),
 - zamieścić podpisy wszystkich projektantów,
8. projekt budowlany należy doprowadzić do zgodności z przepisami lub wykazać ich spełnienie, w tym należy:

- doprowadzić do zgodności z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U. 2016r. poz. 124 t.j.), w szczególności z § 4 ust. 2: „Droga zaliczona do jednej z kategorii w rozumieniu ustawy o drogach publicznych powinna spełniać wymagania techniczne i użytkowe określone dla następujących klas: 2) województwa - klasy GP lub G”, natomiast w projekcie wskazano, że projektowana droga ma klasę „Z”, § 15 ust. 1 pkt 3 i ust. 3 pkt 3 „Szerokość pasów ruchu, z zastrzeżeniem § 16, powinna wynosić: 3) na drodze klasy GP i G - 3,50 m” – wskazano szerokość od 3,25 do 3,50m, „3. Na drogach dwujezdniowych szerokość pasa ruchu kolejnego względem pasa skrajnego może być zmniejszona do minimalnie: 3) 3,00 m - na drodze klasy GP i G.”, „§ 54. ust. 2 Wysokość skrajni drogi, o której mowa w załączniku nr 1, powinna być, z zastrzeżeniem ust. 3, nie mniejsza niż: 2) 4,60 m - nad drogą klasy G lub Z” – zaprojektowano skrajnię minimalną 4,50m, § 140 ust. 8 odnośnie usytuowanie sieci pod jezdnią,
 - doprowadzić do zgodności z rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 30 maja 2000r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogowe obiekty inżynierskie i ich usytuowanie (Dz. U. z 2000r., Nr 63, poz. 735 ze zm.), m.in. § 61 i 62 (dot. skrajni w tunelach), § 89 (wykazanie kontynuacji elementów drogi w tunelach), § 64 (oświetlenie tuneli),
9. do projektu budowlanego należy dołączyć wszystkie wymagane opinie, uzgodnienia, pozwolenia dla zawnioskowanej inwestycji oraz spełnić wymagania w nich zawarte, w tym: przedłożyć aktualne i ostateczne pozwolenie wodnoprawne m.in. na projektowane zbiorniki retencyjne, jeżeli jest wymagane, przedłożyć i wykazać wypełnienie zapisów decyzji środowiskowej Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Nr RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08 oraz postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 26.07.2016r. znak: WOOS-II.4210.54.2015.TR.12, przedłożyć protokół z narady koordynacyjnej w sprawie uzgodnienia usytuowania projektowanej sieci uzbrojenia terenu Prezydenta m.st. Warszawy i zarządcy infrastruktury kolejowej, a także warunki techniczne gestora sieci kanalizacyjnej i teletechnicznej, jeśli są wymagane, ponadto należy uzupełnić projekt o aktualne uzgodnienie projektu z ZDM (poprzednie wygasło w 2013r.), należy również doprowadzić projekt budowlany do zgodności z wnioskiem w zakresie ochrony zabytków – w projekcie zagospodarowania terenu pkt 5 wpisano kolizję inwestycji z terenem objętym ewidencją konserwatora zabytków, o czym nie było mowy we wniosku, ponadto nie przedłożono dokumentu od konserwatora zabytków zezwalającego na powyższe roboty,
 10. informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia, o której mowa w art. 20 ust. 1 pkt 1b p.b., należy podpisać przez wszystkich projektantów,
 11. do projektu budowlanego należy dołączyć oświadczenia, o których mowa w art. 20 ust. 4 p.b. „projektant, a także sprawdzający, o którym mowa w ust. 2, do projektu budowlanego dołącza oświadczenie o sporządzeniu projektu budowlanego, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz zasadami wiedzy technicznej”, podpisane przez wszystkich projektantów i sprawdzających,
 12. w metrykach rysunków należy zamieścić nr uprawnień i podpisy wszystkich projektantów,
 13. wszystkie skreślenia, poprawki i wklejki muszą być autoryzowane przez projektanta (poprzez podpis oraz datę ich wprowadzenia).

W nałożonym terminie Inwestor uzupełnił braki z postanowienia.

W związku z powyższym organ dokonał ponownego sprawdzenia projektu budowlanego, w tym zgodności projektu z warunkami wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości

przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich zawartymi w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08 z dnia 16 kwietnia 2009r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia i postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak 26.07.2016r. znak: WOOS-II.4210.54.2015.TR.12.

Wymagania zawarte w ww. dokumentach zostały spełnione w sposób następujący:

Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08 z dnia 16 kwietnia 2009r. - w zakresie wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji	Stopień i sposób uwzględniania w projekcie budowlanym
Czas realizacji przedsięwzięcia ograniczyć do niezbędnego minimum.	Czas realizacji przedsięwzięcia będzie ograniczony do niezbędnego minimum.
Prace budowlane w rejonie najbliższych terenów chronionych akustycznie należy prowadzić w godzinach dziennych (6 ⁰⁰ – 22 ⁰⁰).	Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.
Zorganizować place budowy i ich zaplecza oraz prowadzić drogi techniczne zapewniając oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni. Organizować roboty w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.	Place budowy i ich zaplecza oraz drogi techniczne zorganizowane zostaną w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu i minimalne przekształcanie jego powierzchni. Roboty zostaną zorganizowane w taki sposób by minimalizować ilość powstających odpadów budowlanych.
W trakcie prowadzenia prac budowlanych należy ograniczać skutki wtórnego zapylenia poprzez zachowanie wysokiej kultury prowadzenia robót, a w szczególności poprzez; odizolowanie terenu inwestycji (w miarę możliwości) wysokim szczelnym ogrodzeniem, usytuowanie wjazdów i wyjazdów z budowy, w taki sposób aby wjeżdżające i wyjeżdżające pojazdy nie musiały wykonywać zawracania i mogły łatwo opuszczać teren inwestycji, systematycznie sprzątanie placu budowy, zraszanie wodą placu budowy (zależnie od potrzeb), uważne ładowanie materiałów sypkich na samochody, przykrywanie plandekami skrzyń ładunkowych samochodów transportujących materiały sypkie (dotyczy też ziemi z wykopów).	Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.
Stosować nowoczesne maszyny budowlane będące w dobrym stanie technicznym, spełniające wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki z dnia 21.12.2005 r. w sprawie zasadniczych wymagań dla urządzeń używanych na zewnątrz pomieszczeń w zakresie emisji hałasu do środowiska (Dz. U. Nr 263,	Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.

poz. 2202).	
Baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno – ściekowej. Zaplecze budowy należy wyposażyć w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.	Baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi będzie wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno – ściekowej. Zaplecze budowy będzie wyposażone w sanitariaty, których zawartość będzie usuwana przez uprawnione podmioty.
Odpady należy segregować i składować w wydzielonym miejscu, w pojemnikach, zapewniając ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty. Odpady niebezpieczne, jakie mogą się pojawić w ramach robót budowlanych należy segregować i oddzielać od odpadów obojętnych i nieszkodliwych celem wywozu do specjalistycznych przedsiębiorstw zajmujących się utylizacją.	Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.
Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi typu otarcia kory, uszkodzenia systemu korzeniowego i korony. Prace w bliskim sąsiedztwie planowanych do pozostawienia drzew i krzewów winny być prowadzone ręcznie tak, aby nie uszkodzić ich systemu korzeniowego. W miarę możliwości należy dokonać przesadzeń drzew przeznaczonych do wycinki. Miejsca składowania materiałów budowlanych zlokalizować w odległości zapewniającej ochronę drzew.	Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.
Wycinka drzew i krzewów może być dokonana wyłącznie poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych ptaków czyli w okresie od 1 września do końca lutego.	Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.
Roboty budowlane powodujące nadmierny hałas, na odcinku planowanej Trasy Świętokrzyskiej pomiędzy Wybrzeżem Szczecińskim a ul. Zamoyskiego czyli na terenie Portu Praskiego prowadzić wyłącznie poza okresem, lęgowym ptaków czyli w okresie od 15 sierpnia do końca lutego.	Nie dotyczy przedmiotowego odcinka.
Lokalizacja baz budowy jak również miejsca składowania, przetwarzania i gospodarczego wykorzystania odpadów budowlanych, w tym ziemi z wykopów i gruzu budowlanego, które będą powstawały w trakcie realizacji przedsięwzięcia powinny być	Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.

<p>zrealizowane poza terenami objętymi obszarowymi formami ochrony przyrody, wymienionymi w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 ze zm.). Składowanie i przetwarzanie odpadów będzie mogło odbywać się jedynie w miejscach do tego przeznaczonych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego lub określonych w stosownej decyzji o warunkach zabudowy.</p> <p>Zapis zmieniony Decyzją Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.</p>	
<p>Realizacja inwestycji nie może spowodować zniszczenia siedlisk chronionych prawem europejskim: - starorzecze Wisły reprezentujące siedlisko „starorzecza i naturalne eutroficzne zbiorniki wodne ze zbiorowiskami z <i>Nympheion, Potamion</i>” (3150), - zlokalizowane na terenie Portu Praskiego zadrzewienia reprezentujące siedliska „łęgi topolowe” i „łęgi wierzbowe” (91E0-1, 91E0-2).</p>	<p>Nie dotyczy przedmiotowego odcinka.</p>
<p>W stosunku do usuniętej roślinności należy dokonać wzdłuż planowanej trasy (ul. Sokola), na terenie Portu Praskiego (u zbiegu północnej granicy basenu planowanego do częściowego zajęcia i ul. Sokolej), po zachodniej stronie ul. Wybrzeże Szczecińskie stosownych nasadzeń zastępczych w stosunku 2:1 gatunkami drzew charakterystycznych dla danego rejonu. Na terenie obszaru Natura 2000 należy dokonać nasadzeń krzewów głogu jednoszyjkowego jako elementu pozytywnie kształtującego siedlisko bytowania ptaków.</p>	<p>Nie dotyczy przedmiotowego odcinka.</p>
<p>Po zakończeniu prac teren inwestycji nie objęty infrastrukturą drogową i obiektami towarzyszącymi należy uprzątnąć i przywrócić do stanu funkcjonalności przyrodniczej.</p>	<p>Po zakończeniu prac – teren zostanie uprzątnięty i przywrócony do stanu funkcjonalności przyrodniczej.</p>
<p>Na budowie należy zapewnić nadzór przyrodniczy.</p>	<p>Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.</p>

Wymagania dotyczące ochrony środowiska zawarte w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08 z dnia 16 kwietnia 2009r. - do uwzględnienia w projekcie budowlanym	Stopień i sposób uwzględniania w projekcie budowlanym
<p>Budowę następujących zabezpieczeń przeciwhałasowych w miejscach, które podlegają ochronie:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ ekran nr P1 na odcinku od 0+720 do 0+825, po stronie północnej trasy, ✓ ekran nr P2 na odcinku od 0+870 do 1+125, po stronie północnej trasy, ✓ ekran nr P3 na odcinku od 1+175 do 1+775 (oraz ok. 100,00 m odcinek Al. Tysiąclecia) - po stronie północnej trasy, ✓ ekran nr P4 na odcinku od 2+290 do 2+800 (od nasypu kolejowego), po stronie północnej trasy, ✓ ekran nr L1 na odcinku od 0+960 do 1+090, po stronie południowej trasy, ✓ ekran nr L2 na odcinku od 1+810 (oraz ok. 90,00 m odcinek Al. Tysiąclecia) do 2+025 - po stronie południowej trasy, ✓ w uzasadnionych technicznie warunkach dopuszcza się zmianę lokalizacji i długość ekranów akustycznych $\pm 10\%$ ich długości przy jednoczesnym zachowaniu standardów jakości środowiska na terenach wymagających ochrony przed hałasem. 	<p>Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.</p>
<p>Parametry techniczne ekranów należy ustalić w projekcie opracowanym na etapie projektu budowlanego. Parametry nie mogą być gorsze od założonych w raporcie tj.: współczynnik pochłaniania nie mniejszy niż $a=0,65$, wysokość minimum 5,00 m. Ponadto należy wziąć pod uwagę możliwość wykonania ekranów akustycznych „tzw. zielonych” zakończonych dyfraktorami co pozwoli na zmniejszenie negatywnego oddziaływania trasy w zakresie zanieczyszczeń powietrza oraz oddziaływania akustycznego na wyższych kondygnacjach zabudowy chronionej. W okolicach portu Praskiego i Mostu Świętokrzyskiego ekrany akustyczne winny być nieprzeźroczyste, z wyjątkiem ich planowanej lokalizacji w sąsiedztwie skrzyżowań i rozjazdów, gdzie musi być zapewniona pełna</p>	<p>Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.</p>

<p>widoczność. Tym samym dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych o kolorowym tle z naklejonymi sylwetkami ptaków drapieżnych lub innych ciemnych figur. W budynkach niedostatecznie chronionych przez ekrany akustyczne tj. w pomieszczeniach mieszkalnych znajdujących się od strony przedmiotowej inwestycji należy wykonać wymianę okien na dźwiękoszczelne oraz zapewnić zgodną z przepisami wymianę powietrza. Ww. prace należy wykonać na koszt i staraniem inwestora po oddaniu trasy do użytkowania na podstawie wyników analizy porealizacyjnej.</p>	
<p>Wzdłuż planowanej trasy, na odcinkach na których nie zaproponowano ekranów akustycznych należy zastosować w miarę możliwości obustronne pasy zwartej, zimozielonej zieleni izolacyjnej. Wprowadzając zielenią towarzyszącą należy brać pod uwagę uwarunkowania siedliskowe, techniczne, wskazania związane z architekturą krajobrazu, jak również wymogi bezpieczeństwa.</p>	<p>Warunek został uwzględniony w projekcie budowlanym. W projekcie uwzględniono zielenią izolacyjną. Zielenią została zaprojektowana zgodnie z uwarunkowaniami siedliskowymi, technicznymi, bezpieczeństwa i wskazaniami wynikającymi z architektury krajobrazu.</p>
<p>W projekcie założenia zieleni – straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń, oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów. W projekcie założenia zieleni przyulicznej należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki np. jarzębu, szwedzkiego głogu, tarniny, dzikiej róży, śliwy, śnieguliczki, dzikiego bzu czarnego, rokitnika itp., a także wykluczyć używanie torfu naturalnego przy odtwarzaniu siedlisk Parku na Szmulowiznie. Nowo - posadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.</p>	<p>Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.</p>
<p>Należy wykonać nawierzchnie odporne na powstawanie kolein z odpowiednim doбором frakcji kruszywa dające niski poziom hałasu projektowanej drogi.</p>	<p>Warunek został uwzględniony w projekcie budowlanym. W projekcie zaprojektowano nawierzchnie odporne na powstawanie kolein charakteryzujące się niską emisją hałasu.</p>
<p>Zaprojektować system odwadniający na całym odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, wyposażony w urządzenia podczyszczające ścieki opadowe, czyli separatory</p>	<p>Warunek zmieniony w postanowieniu RDOŚ w ramach ponownej oceny.</p>

<p>koalescencyjne i osadniki szlamowe, a na odcinku od ul. Zamoyskiego do ul. Zabranieckiej w urządzenia retencjonujące ścieki opadowe i kontrolujące wielkość zrzutu do kanalizacji ogólnospławnej.</p>	
<p>Planowane poszerzenie trasy w rejonie Portu Praskiego należy zaprojektować w sposób najmniej ingerujący w krajobraz i środowisko przyrodnicze, korzystając z terenu w sposób racjonalny i oszczędny, zapewniający ochronę środowiska gruntowo-wodnego.</p>	<p>Nie dotyczy przedmiotowego odcinka.</p>
<p>Zaprojektować 2 przejścia dla małych zwierząt w formie przepustów na odcinku od skrzyżowania z ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Sokolskiej wraz z systemem naprowadzającym (np. płotki betonowe, naprowadzające zwierzęta do przepustów).</p>	<p>Nie dotyczy przedmiotowego odcinka.</p>
<p>Dokonać adaptacji dwóch przepustów znajdujących się pod ul. Sokolą i łączących tereny łąkowe rozdzielone nasypem drogowym na ul. Sokolej i stanowiące przejście ekologiczne dla drobnych zwierząt.</p>	<p>Nie dotyczy przedmiotowego odcinka.</p>
<p>Przejścia dla płazów i gadów oraz innych małych zwierząt, zmodyfikowanym przepustem o średnicy min. 1,5 m. Dno przepustów suchych powinno być pokryte warstwą ziemi mineralnej.</p>	<p>Nie dotyczy przedmiotowego odcinka.</p>

Nr	Warunki na etapie realizacji i eksploatacji oraz zmiany w decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak RDOŚ-14-WOOS-II-SK-6613/14/08 z dnia 16 kwietnia 2009r. wprowadzone postanowieniem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska znak 26.07.2016r. znak: WOOS-II.4210.54.2015.TR.12	Sposób uwzględniania w projekcie budowlanym
1.1	Plac budowy wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych. W przypadku wystąpienia awaryjnego wycieku do gruntu substancji niebezpiecznych (np. ropopochodnych), zanieczyszczony grunt należy odizolować za pomocą odpowiednich sorbentów i przekazać do unieszkodliwiania uprawnionemu podmiotowi.	Plac budowy zostanie wyposażony w środki do neutralizacji substancji ropopochodnych oraz w przypadku wycieku zanieczyszczony grunt zostanie odpowiednio unieszkodliwiony.
1.2	Niedopuszczalne jest mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych na terenie zaplecza budowy, jak również tankowania pojazdów i maszyn na terenie placu budowy, za wyjątkiem tankowania tzw. sprzętu drobnego w wyznaczonych miejscach o uszczelnionych powierzchniach zabezpieczających środowisko gruntowo – wodne przed wyciekami substancji ropopochodnych.	Mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych nie będzie odbywać się na terenie zaplecza budowy, jak również tankowanie pojazdów i maszyn na terenie placu budowy, za wyjątkiem tankowania tzw. sprzętu drobnego w wyznaczonych miejscach o uszczelnionych powierzchniach zabezpieczających środowisko gruntowo – wodne przed wyciekami substancji ropopochodnych.
1.3	Prace odwodnieniowe prowadzić przy czasowym i miejscowym odwodnieniu.	Prace budowlane będą prowadzone przy czasowym i miejscowym odwodnieniu.
1.4	Nadmiar wód opadowych zatrzymać w szczelnych zbiornikach retencyjnych.	Nadmiar wód opadowych będzie zatrzymywany w uwzględnionych w projekcie budowlanym szczelnych zbiornikach retencyjnych (ZB-1 i ZB-2).
1.5	Wykonać zbiorniki retencyjne: <ul style="list-style-type: none"> • ZB-1 (zbiornik szczelny) w km 0+900 strona lewa drogi; • ZB-2 (zbiornik szczelny) w km 1+030 strona prawa drogi; 	Zaprojektowano zbiorniki retencyjne zgodnie z postanowieniem RDOŚ: <ul style="list-style-type: none"> • ZB-1 (zbiornik szczelny) w km 0+900 strona lewa drogi (wg projektu zamiennego); • ZB-2 (zbiornik szczelny) w km 1+030 strona prawa

		drogi (wg projektu zamiennego).
1.6	Utrzymywać dobry stan techniczny i wysoką sprawność systemu odwadniającego przedmiotową drogę, a także poszczególnych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe z terenu inwestycji.	Wszystkie urządzenia systemu odwadniania drogi, jaki i sam system odwadniania będą utrzymywane w dobrym stanie technicznym.
1.7	Zbiorniki retencyjne należy utrzymywać w sprawności oczyszczając je regularnie z nagromadzonych osadów.	Zbiorniki będą utrzymywane w sprawności i regularnie czyszczone z nagromadzonych osadów.
1.8	Podczas prowadzenia prac budowlanych należy przewidzieć miejsca do parkowania maszyn budowlanych (zaplecze budowy) na terenie utwardzonym i zabezpieczonym przed ewentualnym wpływem substancji ropopochodnych na środowisko gruntowo – wodne oraz poza terenami sąsiadującymi z zabudową mieszkaniową i oświaty.	Zaplecze budowy będzie wyposażone w odpowiednio zlokalizowane i wyposażone miejsca do parkowania maszyn budowlanych.
1.9	Wydzielić na placu budowy miejsca awaryjnych napraw sprzętu – z uszczelnionym podłożem zabezpieczającym skutecznie przed skażeniem środowiska gruntowo – wodnego, tj. węglowodorami ropopochodnymi lub zapewnić wykonywanie ww. napraw poza terenem budowy w miejscach do tego przeznaczonych.	Na placu budowy jeżeli zajdzie taka potrzeba zostanie wydzielone odpowiednio wyposażone miejsce do napraw sprzętu lub ww. naprawy będą wykonywane poza placem budowy.
1.10	Ścieki socjalno – bytowe z zaplecza budowy należy odprowadzać do szczelnych zbiorników bezodpływowych i wywozić je do najbliższej oczyszczalni za pośrednictwem uprawnionych podmiotów lub odprowadzić do kanalizacji miejskiej.	Ścieki socjalno – bytowe będą gromadzone w zbiornikach bezodpływowych i odpowiednio utylizowane.
1.11	W przypadku prowadzenia prac budowlanych polegających na budowie tuneli TK01 i TK02 w godzinach od 22:00 do 6:00, 7 dni w tygodniu, należy zastosować szczelną osłonę w wysokości 4 m ograniczającą propagację hałasu.	W przypadku prac budowlanych przy TK01 i TK02 w godzinach od 22:00 do 6:00, 7 dni w tygodniu, zastosowana zostanie osłona ograniczająca propagację hałasu.
1.12	Wierzchnią warstwę gleby o grubości 20-30 cm usunąć z obszaru planowanych robót ziemnych, a następnie wykorzystać do stworzenia stałej obudowy biologicznej terenu. Miejsce	Humus z terenu robót będzie odpowiednio składowany i zostanie wykorzystany do zagospodarowania terenu. Miejsce składowania ziemi

	składowania ziemi urodzajnej zorganizować poza zasięgiem koron drzew przewidzianych do adaptacji.	urodzajnej zorganizowane zostanie poza zasięgiem koron drzew przewidzianych do adaptacji.
1.13	Przed podjęciem prac ziemnych oraz prac rozbiórkowych przeprowadzić inspekcję terenu na obecność zwierząt oraz uniemożliwić zidentyfikowanym osobnikom ucieczkę z terenu objętego inwestycją lub ewentualnie dokonać ich ewakuacji; szczególną uwagę należy zwrócić na małe ssaki, takie jak jeże.	Przed rozpoczęciem prac ziemnych i rozbiórkowych teren zostanie zbadany na obecność zwierząt. W przypadku ich wykrycia zostaną one usunięte z terenu budowy.
1.14	Wprowadzić zabezpieczenia wykopów, systemu odwadniającego oraz innych instalacji realizowanych na placu budowy, przeciwdziałające uwięzieniu zwierząt (np. ogrodzenia, pochylnie, zakrycie wykopów). Wykopy i urządzenia systemu odwadniającego poddawać regularnej kontroli na obecność zwierząt a w razie wykrycia przypadkowo uwięzionych zwierząt dokonać ich przeniesienia. Przed zasypaniem wykopów również dokonać inspekcji na obecność zwierząt i zapewnić im możliwość ucieczki.	Wykopy, system odwadniający oraz inne instalacje zostaną zabezpieczone przed uwięzieniem zwierząt oraz regularnie kontrolowane na ich obecność.
1.15	Układy technologiczne zbierania i odprowadzania wód wykonać tak, aby nie stanowiły pułapek dla zwierząt (np. wprowadzanie zabezpieczeń, przegród zapobiegających dostaniu się osobników do systemu odwodnienia).	System zbierania i odprowadzania wód został zaprojektowany oraz zostanie wykonany tak by nie stanowił pułapki dla zwierząt.
1.16	Wszystkie drogi przemieszczania i miejsca składowania powinny być zlokalizowane w odległości 1,5 m od zasięgu koron drzew. W przypadku przemieszczania ciężkiego sprzętu w pobliżu drzew, miejsca te należy zabezpieczyć płytami / matami odpornymi na zgniatanie.	Wszystkie drogi przemieszczania i miejsca składowania będą zlokalizowane w odległości 1,5 m od zasięgu koron drzew. W przypadku przemieszczania ciężkiego sprzętu w pobliżu drzew, miejsca te zostaną zabezpieczone płytami / matami odpornymi na zgniatanie.
1.17	Wykonać nasadzenia kompensacyjne w ramach odtworzenia zniszczonych terenów Parku na Szmulowiznie.	W ramach robót budowlanych na podstawie odrębnego projektu uzgodnionego, zgodnie z zapisami DUŚ, z Dzielnicą Praga Północ wykonane zostaną nasadzenia kompensacyjne w ramach odtworzenia zniszczonych terenów Parku na Szmulowiznie.

2.1	<p>Pkt II.2 . DUŚ otrzymuje brzmienie:</p> <p>Roboty budowlane w zakresie związanym z realizacją przedsięwzięcia należy wykonywać tylko w porze dziennej z uwagi na możliwość występowania oddziaływania akustycznego z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych, np. prac wymagających zachowania ciągłości robót oraz budowy tuneli drogowych TK1 i TK 2 pod liniami kolejowymi nr 9, nr 502 i nr 545.</p>	<p>Roboty budowlane będą prowadzone w porze dziennej z wyłączeniem sytuacji wyjątkowych, np. prac wymagających zachowania ciągłości robót oraz budowy tuneli drogowych TK1 i TK 2 pod liniami kolejowymi nr 9, nr 502 i nr 545.</p>
2.2	<p>Pkt II.4 . DUŚ otrzymuje brzmienie:</p> <p>W trakcie realizacji i eksploatacji inwestycji należy stosować środki techniczne i organizacyjne mające na celu ograniczenie emisji pyłu z terenu inwestycji powstającego podczas prowadzenia prac budowlanych i podczas transportu materiałów budowlanych, m.in. należy zainstalować stanowisko myjni (z tymczasowym osadnikiem błota i substancji ropopochodnych) dla maszyn wyjeżdżających z terenu budowy, należy zapewnić systematyczne sprzątanie placu budowy, zraszanie go wodą. Ponadto, samochody transportujące materiał sypki należy przykryć plandekami. W celu zmniejszenia zanieczyszczenia powietrza należy unikać pracy samochodów na biegu jałowym oraz ograniczyć prędkość jazdy na terenie budowy oraz zapewnić systematyczne czyszczenie na mokro.</p>	<p>W trakcie budowy będą stosowane środki techniczne i organizacyjne ograniczające pylenie.</p>
2.3	<p>Pkt II.5 . DUŚ otrzymuje brzmienie:</p> <p>Należy zapewnić sprawną organizację prac budowlanych, tj. wyłączyć silniki niepracujących maszyn i pojazdów na terenie przedsięwzięcia oraz prowadzić prace przy zastosowaniu nowoczesnego i sprawnego technicznie sprzętu budowlanego i środków transportu spełniających wymagania aktualnych przepisów odnośnie emisji spalin i emisji hałasu.</p>	<p>Prace budowlane będą prowadzone z użyciem nowoczesnego i sprawnego sprzętu budowlanego i środków transportu spełniających wymagania aktualnych przepisów odnośnie emisji spalin i emisji hałasu.</p>
2.4	<p>Pkt II.7 . DUŚ otrzymuje brzmienie:</p> <p>Odpady wytworzone w trakcie budowy i</p>	<p>Wszelkie odpady będą przekazywane uprawnionym podmiotom oraz będą</p>

	<p>eksploatacji należy przekazywać firmom posiadającym stosowne zezwolenia na transport odpadów do miejsc odzysku czy unieszkodliwienia. Wytworzone odpady należy gromadzić selektywnie w oznakowanych kontenerach, odpady niebezpieczne należy gromadzić w atestowanych pojemnikach.</p>	<p>odpowiednio gromadzone i utylizowane.</p>
2.5	<p>Pkt II.8 . DUŚ otrzymuje brzmienie: Należy ograniczyć do niezbędnego minimum wycinkę drzew i krzewów. Drzewa znajdujące się w obrębie placu budowy nieprzeznaczone do wycinki zabezpieczyć przed uszkodzeniami mechanicznymi typu otarcia kory, uszkodzenia systemu korzeniowego i korony. Grupy krzewów przeznaczone do pozostawienia należy wygrodzić, izolując je od placu budowy, poprzez wykonanie obudowy z desek dla pojedynczego krzewu lub całej ich grupy, mocowanych za pomocą gwoździ do palików wbitych w grunt. Wysokość ogrodzenia uzależnić od wysokości krzewów (maksymalnie do 2 m). W strefie 1 m od pnia drzew przeznaczonych do pozostawienia (w tzw. strefie śmierci systemu korzeniowego) nie należy prowadzić prac ziemnych metodą odkrywkową. Ze szczególną ostrożnością wykonywać prace ziemne w strefie wyznaczonej przez rzut korony + 1 m (w tzw. strefie ryzyka). Podczas prowadzenia prac ziemnych w obrębie systemów korzeniowych, ale poza strefami krytycznymi (strefa śmierci i strefa ryzyka), stosować tzw. ekrany korzeniowe. W miarę możliwości należy dokonać przesadzeń drzew i krzewów przeznaczonych do wycinki. Podczas przesadzania krzewów należy wykopać je z jak największą bryłą korzeniową.</p>	<p>Warunek został uwzględniony w projekcie zieleni. Wycinka zostanie ograniczona do niezbędnego minimum oraz drzewa nieprzewidziane do wycinki zostaną odpowiednio zabezpieczone w trakcie budowy a prace w sąsiedztwie drzew będą prowadzone zgodnie z zaleceniami.</p>
2.6	<p>Pkt II.9 . DUŚ otrzymuje brzmienie: Wycinkę drzew i krzewów wykonać poza okresem lęgowym większości prawnie chronionych ptaków, czyli w okresie od 1 września do końca lutego. Jeżeli wymagana byłaby wycinka w okresie lęgowym, to musi ona zostać wykonana pod nadzorem przyrodniczym, który zweryfikuje występowania w terenie ptaków i ich</p>	<p>Wycinka drzew będzie wykonywana poza okresem lęgowym lub pod nadzorem przyrodniczym który zweryfikuje występowania w terenie ptaków i ich siedlisk.</p>

	siedlisk.	
2.7	<p>Pkt II.11. DUŚ otrzymuje brzmienie:</p> <p>Bazy budowy, miejsca magazynowania, przetwarzania i gospodarczego wykorzystania odpadów budowlanych, w tym ziemi z wykopów i gruzu budowlanego, które będą powstawały w trakcie realizacji przedsięwzięcia, lokalizować poza terenami objętymi obszarowymi formami ochrony przyrody, na terenie zabezpieczonym przed zanieczyszczeniem wód i gruntów (teren utwardzony), poza zasięgiem koron drzew przewidzianych do adaptacji.</p>	<p>Bazy budowy, miejsca przetwarzania odpadów będą lokalizowane poza terenami objętymi obszarowymi formami ochrony przyrody, na terenie zabezpieczonym przed zanieczyszczeniem wód i gruntów (teren utwardzony), poza zasięgiem koron drzew przewidzianych do adaptacji.</p>
2.8	<p>Pkt II.15. DUŚ otrzymuje brzmienie:</p> <p>Na budowie należy zapewnić nadzór przyrodniczy m.in. w zakresie inspekcji terenu, kontroli organizacji prac i placu budowy z zapleczem pod kątem obecności zwierząt oraz nadzorowania prac związanych z przesadzeniami i nasadzeniami, w szczególności zieleni kompensującej wycinkę zieleni z terenu Parku na Szmulowiźnie. W przypadku wykrycia na terenie budowy zwierząt, w szczególności drobnych ssaków (np. jeże), nadzór przyrodniczy winien dokonać ich przeniesienia w dogodne siedlisko, poza teren zurbanizowany Miasta Stołecznego Warszawy.</p>	<p>Prace budowlane będą prowadzone pod nadzorem przyrodniczym m.in. w zakresie inspekcji terenu, kontroli organizacji prac i placu budowy z zapleczem pod kątem obecności zwierząt oraz nadzorowania prac związanych z przesadzeniami i nasadzeniami, w szczególności zieleni kompensującej wycinkę zieleni z terenu Parku na Szmulowiźnie. W przypadku wykrycia na terenie budowy zwierząt, w szczególności drobnych ssaków (np. jeże), nadzór przyrodniczy dokona ich przeniesienia w dogodne siedlisko, poza teren zurbanizowany Miasta Stołecznego Warszawy.</p>
2.9	<p>Pkt III.1. DUŚ otrzymuje brzmienie:</p> <p>wykonać ekrany akustyczne zgodnie z przedstawioną lokalizacją i podanymi parametrami:</p> <p>— od km 2+595,80 do km 2+655,00 o wysokości 3,0 m po stronie lewej trasy, pochłaniający,</p> <p>— od km 2+649,80 do km 2+742,70 o wysokości 3,0 m po stronie lewej trasy, pochłaniający.</p>	<p>Warunek został uwzględniony w projekcie budowlanym.</p> <p>W Projekcie Budowlanym uwzględniono ekrany akustyczne:</p> <p>od km 2+595,80 do km 2+655,00 (kilometraż wg projektu zatwierdzonego decyzją ZRID nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r.) o wysokości 3,0 m po stronie lewej trasy, pochłaniający</p> <p>— od km 2+649,80 do km 2+742,70 (kilometraż wg projektu zatwierdzonego</p>

		decyzją ZRID nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r.) o wysokości 3,0 m po stronie lewej trasy, pochłaniający.
2.10	<p>Pkt III.2. DUŚ otrzymuje brzmienie:</p> <p>Zaprojektować ekrany akustyczne pochłaniające charakteryzujące się następującymi parametrami: klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych B3, klasa właściwości pochłaniających elementów płytowych A4, zaś elementów do podbudowy ekranów A2. W sytuacjach wyjątkowych dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych, Dopuszcza się stosowanie ekranów przezroczystych z nadrukami o kolorystyce kontrastującej z otoczeniem, w formie: pionowych pasów o szerokości 2 cm w odległości nie większej niż 10 cm od siebie lub poziomych pasów o szerokości minimalnej 2 mm, rozmieszczonych co 28 mm.</p>	<p>Warunek został uwzględniony w projekcie budowlanym. Ekrany akustyczne będą charakteryzować się następującymi parametrami: klasa izolacyjności od dźwięków powietrznych B3, klasa właściwości pochłaniających elementów płytowych A4, zaś elementów do podbudowy ekranów A2.</p>
2.11	<p>Pkt III.4. DUŚ otrzymuje brzmienie:</p> <p>W projekcie założenia zieleni — straty w zieleni należy uzupełnić poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, W projekcie założenia zieleni przyulicznej należy wykluczyć nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki, a także wykluczyć używanie torfu naturalnego przy odtwarzaniu siedlisk Parku na Szmulowiznie. Po wykonaniu nasadzeń zieleni prowadzić kontrolę rozwoju roślinności (co najmniej 2 razy w roku: wczesną wiosną i późną jesienią). W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek należy wprowadzić nasadzenia uzupełniające drzew i krzewów. Nowoposadzone drzewa i krzewy powinny być objęte co najmniej trzyletnią gwarancyjną pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.</p>	<p>Warunek został uwzględniony w projekcie budowlanym.</p> <p>W projekcie zieleni przewidziano uzupełnienie poprzez wprowadzenie nowych nasadzeń oraz nasadzeń dogęszczających drzew i krzewów, W projekcie zieleni przyulicznej wykluczono nasadzenia drzew i krzewów z mrozoodpornymi owocami, spożywanymi przez ptaki, a także wykluczono używanie torfu naturalnego przy odtwarzaniu siedlisk Parku na Szmulowiznie. Po wykonaniu nasadzeń zieleni prowadzona będzie kontrola rozwoju roślinności (co najmniej 2 razy w roku: wczesną wiosną i późną jesienią). W przypadku stwierdzenia uszkodzeń lub nieprzyjęcia się sadzonek wprowadzone zostaną nasadzenia uzupełniające drzew i krzewów. Nowo posadzone drzewa i krzewy objęte będą co najmniej trzyletnią gwarancyjną</p>

		pielęgnacją polegającą na odpowiednim ściółkowaniu strefy korzeniowej, podlewaniu, nawożeniu, usuwaniu chwastów i koszeniu traw.
2.12	Pkt III.6. DUŚ otrzymuje brzmienie: Zaprojektować system odwadniający na całym odcinku od ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, wyposażony w urządzenia podczyszczające ścieki opadowe, czyli separatory lamelowe i osadniki szlamowe, a na odcinku od ul. Zamoyskiego do ul. Zabranieckiej w urządzenia retencjonujące ścieki opadowe i kontrolujące wielkość zrzutu do kanalizacji ogólnospławnej.	Warunek został uwzględniony w projekcie budowlanym. Zaprojektowano system odwadniający wyposażony w urządzenia podczyszczające ścieki opadowe oraz urządzenia retencjonujące ścieki opadowe i kontrolujące wielkość zrzutu do kanalizacji ogólnospławnej.

Inwestor w oparciu o art. 17 ust. 1 ustawy o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych wniósł o nadanie przedmiotowej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności z uwagi na ważny interes społeczny i gospodarczy, jakim jest realizacja ww. inwestycji.

W uzasadnieniu podał, iż „Zmiany w projekcie budowlanym, zatwierdzonym decyzją Wojewody Mazowieckiego nr 204/2014 z dnia 27.05.2014 r. są niezbędne z uwagi na konieczność uwzględnienia postulatów społecznych związanych z ograniczeniem ingerencji w obszar parku na Szmulcowiźnie. Z uwagi na fakt, że w dniu 15.05.2015 r. została podpisana umowa z wykonawcą inwestycji (w trybie „zaprojektuj i wybuduj”) potrzeba wdrożenia zmian zgodnie z przedkładanym do zatwierdzenia zamiennym projektem budowlanym jest pilna. Realizacja inwestycji wg zaproponowanych rozwiązań przyczyni się do zdecydowanej poprawy odbioru inwestycji przez lokalną społeczność. Nadanie decyzji zmieniającej rygoru natychmiastowej wykonalności przyspieszy zakończenie inwestycji, zmniejszając uciążliwości powodowane przez prowadzone roboty budowlane. Zrealizowana inwestycja przyczyni się do zdecydowanej poprawy bezpieczeństwa ruchu, skrócenia czasu podróżowania, zmniejszenia kosztów eksploatacji pojazdów i kosztów utrzymania dróg, co w rezultacie przyniesie spadek liczby wypadków oraz ograniczenie ilości zanieczyszczeń emitowanych do powietrza. Budowa Trasy Świętokrzyskiej na odc. Od ul. Tysiąclecia do ul. Zabranieckiej podniesie zdolność przepustową układu drogowego poprzez połączenie dzielnic Praga Północ i Targówek. Planowana inwestycja poprawi jakość komunikacji zbiorowej tej części miasta. Inwestycja przyczyni się do rozwoju zagospodarowania zaniedbanej części miasta.”

Z powyższego jednoznacznie wynika, że nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności jest podyktowane ważnym interesem gospodarczym i społecznym, zatem organ uznał wniosek inwestora o nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności za zasadny.

Przed wydaniem decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej ponownie sprawdzono:

- 1.zgodność projektu budowlanego z wymaganiami ochrony środowiska,
- 2.zgodność projektu zagospodarowania terenu z przepisami w tym techniczno-budowlanymi,
- 3.kompletność projektu budowlanego i posiadanie wymaganych opinii, uzgodnień, pozwoleń i sprawdzeń oraz informacji dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
4. wykonanie i sprawdzenie projektu przez osoby posiadające wymagane uprawnienia budowlane i legitymujące się aktualnymi na dzień opracowania i sprawdzenia projektu – zaświadczeniami.

W toku prowadzonego postępowania administracyjnego organ I instancji zebrał i szczegółowo przeanalizował zgromadzony materiał dowodowy, mając na celu ustalenie stanu faktycznego sprawy. Całe postępowanie administracyjne zakończone przedmiotową decyzją wojewoda prowadził zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych. W toku postępowania dokonano sprawdzeń wniosku pod względem formalno-prawnym oraz materialno-prawnym. W tym zakresie stwierdzono spełnienie przez wnioskodawcę ustawowych obowiązków. Wojewoda przed wydaniem zmiany decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dokonał stosownych sprawdzeń oraz spełnił inne obowiązki nałożone na organ w przepisach prawa powszechnie obowiązującego w tym zapewnił stronom postępowania czynny udział.

Ponadto należy wskazać, iż zgodnie z art. 11i ust. 2 ustawy zrid, nie obowiązują przepisy ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Wojewoda doręcza zmianę decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej wnioskodawcy oraz zawiadamia o jej wydaniu pozostałe strony w drodze obwieszczeń, odpowiednio w urzędzie wojewódzkim oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, na stronach internetowych tych gmin, a także w prasie lokalnej. Ponadto wysłała zawiadomienie o wydaniu decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej dotychczasowemu właścicielowi lub użytkownikowi wieczystemu na adres wskazany w katastrze nieruchomości – art. 11f ust. 3 cytowanej wyżej ustawy.

Wobec nie stwierdzenia naruszeń w tym zakresie, orzeczono jak w sentencji.

Pouczenie:

Od niniejszej decyzji przysługuje stronom prawo wniesienia odwołania do Ministra Infrastruktury i Budownictwa za moim pośrednictwem w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia.



Wojewoda Mazowieckiego
Maria Szwałko
Maria Szwałko
Dyrektor
Wydziału Infrastruktury

Załączniki:

Załącznik nr 1 – zamienny projekt budowlany

Otrzymują:

1. Pani Anna Piotrowska – pełnomocnik inwestora
Dyrektor Zarządu Miejskich Inwestycji Drogowych
ul. Sokratesa 15, 01-909 Warszawa (+2 egz. projektu budowlanego)
2. aa (+1 egz. projektu budowlanego)

Pozostałe strony postępowania zawiadamia się, w drodze obwieszczeń w urzędzie wojewódzkim oraz w urzędach gmin właściwych ze względu na przebieg drogi, na stronach internetowych tych gmin, a także w prasie lokalnej. Ponadto zawiadomienie o wydaniu przedmiotowej decyzji wysłała się dotychczasowym właścicielom lub użytkownikom wieczystem na adres wskazany w katastrze nieruchomości.

Do wiadomości:

3. Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego
ul. Czereśniowa 98, 02-456 Warszawa (+1 egz. projektu budowlanego)
4. Wydział Skarbu Państwa i Nieruchomości w miejscu
Oddział Nieruchomości Drogowych
5. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie
ul. Henryka Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa

ponadto zostaną przekazane ostateczne decyzje poniższym organom:

6. Wydział Skarbu Państwa i Nieruchomości w miejscu
Oddział Nieruchomości Drogowych
7. Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego
ul. Czereśniowa 98, 02-456 Warszawa

