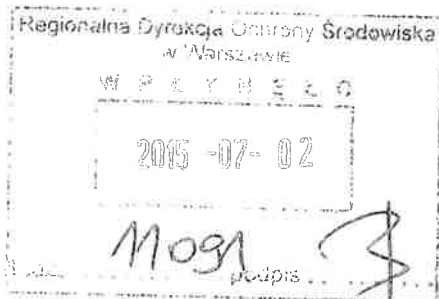




Warszawa, 02 lipiec 2015 r.

Tomasz Kwieciński
Zastępca Dyrektora Oddziału
ds. Inwestycji

O.WA.KP-3.WOW.4110.2015.74



Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska
w Warszawie
ul. Sienkiewicza 3
00-015 Warszawa

WNIOSEK

**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 W. ZAKRĘT (BEZ WĘZŁA)
według wariantu 3.**

W imieniu Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, na podstawie udzielonego mi pełnomocnictwa, na podstawie art. 73, 74 ust.1 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. Nr 199 poz. 1227 z późn.zm.) wnoszę 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), według wariantu 3, które zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 31 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. Nr 213, poz. 1397z późn.zm.), kwalifikuje się jako planowane przedsięwzięcie mogące zawsze znacząco oddziaływać na środowisko.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest niezbędna do uzyskania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej o którą wystąpimy na podstawie przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. nr 80 poz. 721 z późn. zm.).

Wariantem rekomendowanym przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad dla całej projektowanej Wschodniej Obwodnicy Warszawy jest wariant 3. Zakłada on budowę drogi ekspresowej na odcinku od węzła „Drewnica” na drodze ekspresowej S8 do węzła „Zakręt” na drodze nr 2, o długości łącznej ok. 13.782 km.

W celu wyboru preferowanego wariantu przebiegu trasy, opracowana została analiza wielokryterialna uwzględniająca aspekty Środowiskowe, Techniczno-Funkcjonalno-Ruchowe oraz Ekonomiczne. Wyniki tej analizy wskazują, że najkorzystniejszym wariantem (biorąc pod uwagę w/w kryteria) jest wariant 3. W związku z powyższym wariant 3 został wskazany jako preferowany na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.



Przebieg drogi według wariantu 3, został wstępnie podzielony na dwa odcinki, z lokalizacją:

- od km 0+000 do km ok 3+600;

- od km ok 3+600 do km 13+782.

Niniejszy wniosek o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dotyczy drugiego odcinka S17 WOW, tj.: od km ok 3+600 do km ok 13+782 węzeł „Zakręt” (bez węzła) w wariantcie 3 przebiegu, zgodnie ze złożonymi załącznikami mapowymi.

Jednocześnie, mając na uwadze ważny interes społeczny wynikający z konieczności kompleksowego usprawnienia funkcjonowania transportu w rejonie Warszawy i okolic poprzez wybudowanie ostatniego odcinka Warszawskiej Obwodnicy Ekspresowej, a tym samym połączenie wszystkich części obwodnicy Warszawy w jedną całość, jak również zmniejszenia natężenia ruchu i poprawy jego bezpieczeństwa na istniejących ciągach komunikacyjnych w rejonie Ząbek i Zielonki, wnoszę o nadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art.108 §1 KPA.

UZASADNIENIE DLA RYGORU NATYCHMIASTOWEJ WYKONALNOŚCI.

Budowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury drogowej jest jednym z elementów mających istotny wpływ na rozwój gospodarczy kraju i znacznie przyczyniający się do jego wzrostu.

Pomimo realizowanych w ostatnich latach wielu inwestycji, krajowa infrastruktura drogowa w dalszym ciągu wymaga ciągłego intensywnego rozwoju i zapewnienia odpowiednich standardów, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego. Sieć dróg krajowych, chociaż według statystyk stanowi jedynie 4,7% wszystkich dróg publicznych ogółem, to przenosi ponad 60% całego ruchu. Niezbędna jest zatem kontynuacja działań inwestycyjnych, polegająca na systematycznej budowie nowych ciągów komunikacyjnych, rozbudowie istniejących i bieżącej poprawie stanu technicznego już funkcjonującej sieci dróg krajowych.

Przedmiotowy odcinek drogi ekspresowej o długości ok 10,182 km, którego dotyczy niniejszy wniosek, 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.

W celu znacznego usprawnienia funkcjonowania komunikacji w tej części Warszawy zaprojektowano odcinek drogi, który jest niezwykle istotny pod względem odciążenia istniejącego układu komunikacyjnego: 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. Oszczędność czasu ma duże znaczenie dla podróżujących osób, szczególnie na trasach długich, bądź prowadzących do lub z regionów odległych od centrów rozwoju. Podobnie, w przypadku przedsiębiorstw – nowe połączenie drogowe umożliwi dostęp do większego rynku, skróci czas dostawy i ograniczy koszty dotarcia do odbiorcy. Budowa drogi ekspresowej na omawianym 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 tym samym na dużo niższe koszty eksploatacji pojazdów i wyższą rentowność przewozów.

Kolejnym argumentem budowy przedmiotowego odcinka stanowi aspekt środowiskowy. Skrócenie czasu przejazdu powoduje oszczędności w postaci niższych kosztów eksploatacyjnych, ale przede wszystkim przyczynia się do redukcji emisji spalin i tym samym do znacznego ograniczenia zanieczyszczenia środowiska.

Wnioskowany odcinek, jako odcinek całej drogi ekspresowej S17 Warszawa – Lublin, wpisuje się ponadto w dokumenty strategiczne i planistyczne o charakterze lokalnym, wojewódzkim czy krajowym, m.in.:

- Koncepcję Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK 2030),
- Strategię Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku);
- Plan Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Mazowieckiego,
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2011-2015,
- Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2020 (załącznik 1),
- Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko na Lata 2014-2020.

Podsumowując, budowa przedmiotowego odcinka drogi krajowej nr 17 przyczyni się do:

- poprawy społecznej, ekonomicznej i przestrzennej spójności z krajami Unii Europejskiej na poziomie lokalnym i regionalnym,
- zapewnienia właściwego poziomu bezpieczeństwa, poprawa warunków ruchu (przepustowość, zmniejszenie strat czasu) oraz zapewnienie komfortowego i szybkiego przejazdu wszystkim użytkownikom projektowanej drogi,
- zmniejszenia uciążliwości oddziaływań na środowisko powodowanych przez ruch w zakresie hałasu, zanieczyszczenia powietrza, wód powierzchniowych i innych.

Biorąc pod uwagę ważny interes społeczny, gospodarczy i ekonomiczny, związany z budową przedmiotowej drogi, wnoszę jak na wstępie, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla niniejszego 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) według wariantu 3 oraz o nadanie tej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Castoria, Dyrektor Oddziału
na Zarządzenie Drógami Krajoz.

mgr inż. Andrzej Sankowski

Załączniki:

1. Komplet pełnomocnictw.
2. Poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmująca obszar, na który będzie ono oddziaływać – 1 egzemplarz.
3. Załącznik graficzny przedstawiający zasięg oddziaływania przedsięwzięcia.
4. Wypisy z rejestru gruntów – 1 egzemplarz.
5. Wykaz działek w planowanych granicach zajęcia terenu pod inwestycje oraz w granicach oddziaływania drogi ekspresowej na środowisko – 1 egzemplarz.
6. Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko – 3 egzemplarze + forma elektroniczna na płytach CD.
7. Streszczenie w języku niespecjalistycznym – 3 egzemplarze.

Otrzymują:

1. Adresat.
2. a/a.
3. I-2.
4. DŚR.