

POLECONY



GDDKiA

Paweł Jaskowski

**p.o. Zastępca Dyrektora Oddziału
ds. Przygotowania Inwestycji**

Warszawa, dnia 12.07.2013r.

GDDKiA O/WA-P.2.2.ŁW-BR/4111/2/14-03/127/2013

**Pan Lech Królikowski
Przewodniczący Rady Dzielnicy Ursynów
m.st. Warszawy
al. Komisji Edukacji Narodowej 61
02-777 Warszawa**

Dotyczy: "Budowa drogi ekspresowej S2 Południowa Obwodnica Warszawy na odcinku od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska”

W odpowiedzi na Pana pismo znak UD-XII-ZOR.0007.18.2013.MPA z dnia 12 czerwca 2013r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad przedstawia stanowisko do wniosków przyjętych przez Państwa na XXXIX sesji Rady Dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy w dniu 11 czerwca 2013r do koncepcji programowej S2 POW odc. węzeł Puławska – węzeł Lubelska:

- *zaprojektowanie dwujezdniowego przekroju ulicy Piaskowickiej na odcinku: ul. Rosoła - ul. Piłeckiego, w celu zapewnienia lepszego rozprowadzenia ruchu na terenie Dzielnicy, zachowania przelotowości ulicy i jej ewentualnego przedłużenia do Dzielnicy Wilanów.*

Wyjaśniamy, że na spotkaniu w dniu 17.05.2013r. z udziałem Pana Jacka Wojciechowicza - Zastępcy Prezydenta m.st. Warszawy ustalono, że m.st. Warszawa samodzielnie przeprowadzi zadanie inwestycyjne w zakresie budowy drugiej jezdni ul. Piaskowickiej w dostosowaniu do budowy Południowej Obwodnicy Warszawy. Realizacja nastąpi w terminie zbieżnym z inwestycją GDDKiA. Potwierdzenie tego Oddział otrzymał w piśmie z dnia 27.05.2013r., w którym Pan Mieczysław Reksnis - Dyrektor Biura Drogownictwa i Komunikacji Urzędu m.st. Warszawy poinformował, że prace związane z realizacją drugiej jezdni ul. Piaskowickiej rozpoczęte zostaną przez m.st. Warszawa z chwilą zabezpieczenia środków poprzez wprowadzenie zadania do Wieloletniej Prognozy Finansowej.

- *wybudowanie dwujezdniowej ul. Piaskowickiej na całym przebiegu jako inwestycji towarzyszącej w ramach realizacji drogi ekspresowej S2 POW, przed zakończeniem jej budowy.*

Zgodnie z punktem powyższym.

- *stworzenie parku „komunikacyjnego” położonego nad tunelem w liniach rozgraniczających POW, czyli terenu zieleni parkowej o bogatym programie funkcjonalno-użytkowym dla mieszkańców, na którym m.in. zaleca się zbudowanie ścieżki rowerowej na całej długości trasy, połączonej z istniejącym systemem dróg i ścieżek rowerowych, ścieżkę biegową na całej długości trasy, ścieżkę spacerową na całej długości trasy, skatepark, place zabaw dla dzieci różnych grup wiekowych, miejsca do ćwiczeń dla młodzieży, dorosłych i seniorów.*

rozpoznania budowy podłoża za konieczne uznano zaktualizowanie i uszczegółowienie badań - w tym celu w 2012r. opracowano nowy Projekt robót geologicznych dla potrzeb określenia warunków geologiczno-inżynierskich posadowienia tunelu w ciągu Południowej Obwodnicy Warszawy, który został zatwierdzony decyzją Ministra Środowiska nr DGKhg-4710-1429/18854/12/AS z dn. 16.05.2013r. Projekt zakłada wykonanie 126 dodatkowych otworów badawczych do głębokości 20-38 m p.p.t. i sumarycznym metrażu 3425mb. Prace badawcze są obecnie w trakcie realizacji, ich zakończenie jest wstępnie planowane na wrzesień br. Nad badaniami stały nadzór pełni uprawnieni geolodzy. Informujemy również, że z danych jakie posiadamy, na etapie realizacji I linii metra fragment tunelu metra na planowanym przecięciu z inwestycją drogową został przez wykonawcę odpowiednio wzmocniony.

- *Odtworzenie „Bazarku na Dołku” oraz zapewnienie jego funkcjonowania w czasie realizacji inwestycji.*

Wyjaśniamy, że realizacja typowej architektury miejskiej nie związanej z drogą krajową nie może być realizowana w projektowanym pasie drogowym drogi ekspresowej gdyż nie przewiduje tego ustawa o drogach publicznych. Dodatkowo wyjaśniamy, że ze względu na bezpieczeństwo oraz zasady BHP prowadzenie budowy musi odbywać się bez udziału osób postronnych. Z uwagi na powyższe w ocenie GDDKiA nie ma możliwości zapewnienia funkcjonowania bazarku w trakcie realizacji inwestycji ani po jej zakończeniu.

- *zbadać możliwości zbudowania wjazdu i zjazdu (w obu kierunkach) z drogi ekspresowej S2 POW na węźle Ursynów Wschód.*

Uprzejmie wyjaśniamy, że lokalizacja węzłów jak i ich powiązanie z układem drogowym było wielokrotnie analizowane na wcześniejszych etapach prac projektowych. Obowiązujące przepisy prawa (m.in. warunki techniczne projektowania dróg), uwarunkowania ruchowe (prognozowane natężenia ruchu), środowiskowe (posiadana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia) i społeczne (istniejąca zabudowa mieszkaniowa), a także przyjęcie rozwiązań w zakresie samego tunelu uniemożliwiają inne powiązanie z otoczeniem iż aktualnie projektowane.

- *o przebudowę kanału Grabowskiego (PS-7) z uwagi na groźbę zatopienia osiedli Pyry i Grabów, zrzutem wód z trasy S2. Pozwolenie wodno prawne na zrzut wody z trasy S2 opiewa na 5l/s, średnicę wylotu zaprojektowano na 400mm, co daje realną możliwość zrzutu wód w ilości 200l/s.*

Inwestycje realizowane przez GDDKiA prowadzone są w oparciu o ważne decyzje administracyjne (pozwolenia na budowę i pozwolenia wodnoprawne). Wyjaśniamy, że w ramach przedmiotowego odcinka drogi ekspresowej przewiduje się zastosowanie odwodnienia bezpośrednio do rzeki Wisły z pominięciem istniejących cieków wodnych. Taki sposób rozwiązania odwodnienia jest postulowany m.in. przez m.st. Warszawa. Informujemy również, że m.st. Warszawa prowadzi prace projektowe mające na celu wypracowanie docelowych rozwiązań technicznych związanych z zagospodarowaniem wód opadowych i roztopowych tej części Warszawy w koordynacji z rozwiązaniami dla Południowej Obwodnicy Warszawy.

- *korzystając z projektowanej kanalizacji deszczowej odprowadzającej nadmiar wody opadowej z odcinka S2 POW do węzła Puławska wzdłuż jej przebiegu - bezpośrednio do Wisły, podłączyć do niej kolektory odwadniające z tych obszarów Ursynowa, które nie mogą być odwadniane do kanału Jeziorki i Potoku Służewieckiego*

Zgodnie z punktem powyższym nie przewiduje się podłączenia do odwodnienia POW. Spełnienie przedmiotowego postulatu leży w gestii m.st. Warszawy.

- *rozważenie możliwości wydzielenia z Etapu 2 Południowej Obwodnicy Warszawy (od węzła „Puławska” do węzła „Lubelska” - zadania realizacyjnego węzeł „Ursynów Zachód”, co służyłoby wcześniejszemu włączeniu Ursynowa do Południowej Obwodnicy Warszawy, tj. przed ukończeniem całego Etapu 2.*

Uprzejmie wyjaśniamy, że w ramach opracowywanej koncepcji programowej na terenie Ursynowa w liniach rozgraniczających Południowej Obwodnicy Warszawy planowane do zrealizowania są ciągi piesze, ścieżki rowerowe, zieleńce. Rozwiązania te są opiniowane przez władze m.st. Warszawy. Informujemy, że w ramach inwestycji GDDKiA ścieżka rowerowa będzie zrealizowana na całej długości drogi ekspresowej a jej przebieg będzie ciągły. Jednocześnie wyjaśniamy, że realizacja typowej architektury miejskiej nie związanej z drogą krajową nie może być realizowana w projektowanym pasie drogowym, gdyż nie przewiduje tego ustawa o drogach publicznych.

- *stworzenie miejsc parkingowych usytuowanych pomiędzy stropem tunelu, a powierzchnią gruntu.*

W ramach realizacji zadania odtworzone zostanie istniejące zagospodarowanie terenu. Wyjaśniamy, że proponowane przez Państwa rozwiązanie może wiązać się z zajętością terenu dotychczas nie braną pod uwagę przy realizowanym projekcie oraz na etapie uzyskiwania decyzji środowiskowej. Również w kolizji z planowanymi przez GDDKiA rozwiązaniami technicznymi było by zapewnienie pełnej funkcjonalności proponowanych „garaży” tj. odwodnienia i odpowietrzenia.

- *zainstalowanie filtrów na końcach systemu wentylacyjnego wyrzutni powietrza na obu krańcach tunelu.*

GDDKiA Oddział w Warszawie uprzejmie informuje, że w wyniku przeprowadzonych obliczeń emisji z samochodów nie wynika potrzeba instalacji filtrów pyłu na wyrzutniach. Wychodząc jednak naprzeciw Państwa prośbie Zamawiający uwzględni w programie funkcjonalno-użytkowym (PFU) dla przyszłego Wykonawcy Państwa prośbę i postulat ten zostanie spełniony.

- *instalację stacji pomiarowych dokonujących na bieżąco oceny jakości powietrza zarówno w tunelu, jak i na powierzchni wraz z pomiarem liczby pojazdów w nim przejeżdżających.*

W ramach koncepcji programowej w projektowanym tunelu przewiduje się następujące systemy:

- System hydrantów przeciwpożarowych
- System kanalizacji deszczowej, przeciwpożarowej i drenażowej
- System wentylacji poprzecznej
- System pomiaru CO, NO i widoczności
- System zasilania i oświetlenia tunelu
- System detekcji, nadzoru i sterowania ruchem
- Urządzenia systemu sterowania
- System wykrywania pożaru i zdarzeń drogowych
- Urządzenia pierwszej pomocy
- System komunikacji radiowej służb ratowniczych i porządkowych
- System przesyłu danych

Jednocześnie wyjaśniamy, że przedmiotowe systemy docelowo będą połączone z systemem zarządzania ruchem dla Warszawskiego Węzła Drogowego.


- *dokonanie dokładnych badań geologicznych „korytarza” terenu przewidzianego pod tunel, dla uzyskania wiedzy służącej przeciwdziałaniu ewentualnym naruszeniom konstrukcji domów znajdujących w pobliżu budowy tunelu oraz istniejącego tunelu metra.*

W celu właściwego rozpoznania warunków geologiczno-inżynierskich dla przedmiotowego odcinka już w 2009r. została opracowana Dokumentacja geologiczno-inżynierska dla ustalenia geotechnicznych warunków posadowienia tunelu pod dzielnicą Ursynów, na trasie Południowej Obwodnicy Warszawy, na odcinku od węzła Puławska do węzła Lubelska, przyjęta bez zastrzeżeń przez Ministra Środowiska (postanowienie znak DGiKGDgi-4791-148/1218/3801/AS z dn. 04.09.2009r. Na potrzeby dokumentacji wykonano 96 otworów wiertniczych o głębokości od 10 do 43m p.p.t. i łącznym metrażu 2609,3 mb, 84 sondowania oraz szeroki zakres badań laboratoryjnych gruntu. Mając na uwadze potrzebę kompleksowego

W celu usprawnienia ruchu na węźle drogi ekspresowej S2 z ul. Puławską wybudowana zostanie tzw. „zawrotka”. Rozwiązanie to zdecydowanie korzystnie wpłynie na warunki ruchu jakie pojawiają się na węźle z chwilą oddania inwestycji drogowej do ruchu. Jednocześnie wyjaśniamy, że trwają analizy związane z możliwością podzielenia przedmiotowej inwestycji na krótsze odcinki realizacyjne w celu sprawnego przeprowadzenia procesu budowy.

Reasumując GDDKiA zapewnia, że doloży wszelkich starań, żeby zminimalizować uciążliwość dla mieszkańców zarówno w czasie budowy jak i po oddaniu inwestycji do użytkowania.

P. O. Złoty Dyrektor
GDDKiA
mgr inż. P. Wacławski



Otrzymują

1. Adresat

Do wiadomości:

1. Pan Tomasz Rudnicki, Zastępca Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad, ul. Wronia 53, 00-684 Warszawa
2. Departament Przygotowania Inwestycji, GDDKiA ul. Wronia 53, 00-684 Warszawa
3. ARCADIS Sp. z o.o., ul. Puławska 182, 02-670 Warszawa.

Sprawę prowadzi: mgr inż. Łukasz Wacławski
Wydział Dokumentacji tel. 22 209-24-32
e-mail: lwaclawski@gddkia.gov.pl