

PROTOKÓŁ NR 3/P.2/2013/ZOPI

z posiedzenia **Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych**, które odbyło się w dniu **27.09.2013 r.** w siedzibie Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad Oddział Warszawa przy ul. Mińskiej 25, 03 - 808 Warszawa, sala 604.

OBECNI - wg załączonej listy obecności

PRZEDMIOT OBRAD:

Koncepcja Programowa inwestycji: **„Budowa drogi ekspresowej S-17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Zakręt” do węzła „Lubelska”**, opracowana przez Konsorcjum: Arcadis Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwem Budowy Dróg i Mostów Mosty Katowice Sp. z o.o.

OBRADY PROWADZIŁ:

Przewodniczący ZOPI - Dyrektor Oddziału w Warszawie, Pan mgr inż. Łukasz Lendner

Zastępca Przewodniczącego ZOPI - p.o. Zastępcy Dyrektora Oddziału ds. Przygotowania Inwestycji, Pan mgr inż. Paweł Jaskowski

I. OPIS SPRAWY

1. Podstawowe parametry techniczne:

Główne parametry techniczne trasy:

- Klasa drogi - S (trasa ekspresowa)
- Prędkość projektowa - 100 km/h
- Prędkość miarodajna - 110 km/h
- Nośność 115 kN/oś, KR6
- Ograniczona dostępność (wyłącznie poprzez węzły)
- Ciągłość i bezkolizyjność ruchu na jezdniach głównych
- Przekrój 2x3 pasy ruchu
- Szerokość pasa ruchu 3,5m
- Szerokość pasa dzielącego min. 4m

Parametry trasy w przekroju podłużnym:

- | | |
|---------------------------------------|----------|
| • maksymalne pochylenia podłużne | - 5 % |
| • minimalne pochylenia podłużne | - 0,3% |
| • minimalne parametry łuków wklęsłych | - 3000 m |
| • minimalne parametry łuków wypukłych | - 8000 m |

2. Dane wyjściowe

- Umowa nr 203/2009 zawarta pomiędzy Konsorcjum: Arcadis Sp. z o.o. oraz Przedsiębiorstwem Budowy Dróg i Mostów Mosty Katowice Sp. z o.o. a Generalną Dyrekcją Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Warszawie w dniu 19 października 2009 roku. Umowa została rozwiązana za porozumieniem stron Porozumieniem z dnia 24.05.2013 r. wg stanu zaawansowania określonego przez strony.
- Specyfikacja Istotnych Warunków Zamówienia.
- Protokół Nr 4/99 z posiedzenia Komisji Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych dla „Studium funkcjonalno-przestrzennego przebiegu Wschodniej Obwodnicy Warszawy-aktualizacja wariantu II, IIIa i 0” BPRW 1999.
- Raport o Oddziaływaniu na Środowisko - Wschodnia Obwodnica Warszawy - na odcinku w. Marki - w. Lubelska.
- Decyzja Wojewody Mazowieckiego o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia znak: WŚR.ISM.EM/6613/1/80/05 z dnia 19.10.2007r.
- Decyzja GDOŚ utrzymująca w mocy powyższą decyzję znak: DOOŚIdk 027/6D/8489/132/08/09/mm/ŁK-14 z 24.04.2009r.

3. Stan projektowany

Planowany odcinek drogi ekspresowej S17 (WOW) od węzła Zakręt (z węzłem) do węzła Lubelska (z węzłem) stanowi element Wschodniej Obwodnicy Warszawy.

Projektowany odcinek drogi S17 znajdował się będzie w powiecie warszawskim (dzielnica Wesoła m.st. Warszawy -), mińskim (Sulejówkę) oraz otwockim (Wiązowna). Łączna długość odcinka do realizacji ok. 5,0 km.

Projektowany odcinek drogi ekspresowej posiada początek w km ok. 13+700 (połączenie z drogą wojewódzką 638 funkcjonującą jako podłączenie tymczasowe z wykorzystaniem układu lokalnego do momentu wybudowania odcinka drogi ekspresowej S17 w. Drewnica – w. Zakręt) natomiast koniec w km ok. 18+700 (skoordynowany z opracowywanym PB dla zadania „Budowa węzła „Wiązowna I” w ciągu drogi krajowej nr 17 Warszawa – Lublin (docelowo S17)).

3.1. Węzły drogowe

Na analizowanym odcinku projektuje się następujące węzły:

Węzeł „Zakręt”

Węzeł „Zakręt” – węzeł typu WB, trzypoziomowy, zaprojektowany na granicy trzech części administracyjnych tj. dzielnicy Wesoła m.st. Warszawy, gm. Sulejówek oraz gm. Wiązowna.

Wariant I – rozwiązanie preferowane

Węzeł typu WB, trasa S17 WOW prowadzona estakadą o długości 650 m (poziom +1), droga krajowa nr 2 prowadzona tunelem w miejscu krzyżowania się DK2 i S17 (poziom -1), skrzyżowanie skanalizowane z zespołem sprzężonych sygnalizacji świetlnych, do którego doprowadzone zostały łącznice wjazdowe i zjazdowe z/na drogę ekspresową oraz drogi dojazdowe umożliwiające komunikację lokalną rejonu węzła (poziom 0). Główny rozkład ruchu następuje na skrzyżowaniu. Relacje lewoskrętne kierunek Białystok – Terespol (prognozowany ruch na 2035 r. to 520 poj. um/godz w szczycie porannym) i Lublin – Warszawa (prognozowany ruch na 2035 r. to 450 poj. um/godz. w szczycie porannym) wymusiły na sygnalizacji pierwszeństwo przejazdu. Łącznice z kierunku Lublina i w kierunku Lublina zostają wprowadzone pod estakadę, żeby zmniejszyć ilość wyburzeń (salonu samochodowego „SKODA” po wschodniej stronie trasy i szeregu domów jednorodzinnych po stronie zachodniej). W rejonie węzła przewidziano chodniki i ścieżki rowerowe.

Wariant II

Węzeł typu WB, trasa S17 WOW prowadzona w wykopie, częściowo w tunelu o długości 365 m (poziom -1), droga krajowa nr 2 prowadzona wiaduktem nad obwodnicą (poziom +1), skrzyżowanie skanalizowane z zespołem sprzężonych sygnalizacji świetlnych, do którego doprowadzone zostały łącznice wjazdowe i zjazdowe z/na drogę ekspresową oraz drogi dojazdowe umożliwiające komunikację lokalną rejonu węzła (poziom 0). Główny rozkład ruchu następuje na skrzyżowaniu. Relacje lewoskrętne kierunek Białystok – Terespol (prognozowany ruch na 2035 r. to 520 poj. um/godz w szczycie porannym) i Lublin – Warszawa (prognozowany ruch na 2035 r. to 450 poj. um/godz. w szczycie porannym) wymusiły na sygnalizacji pierwszeństwo przejazdu. Łącznice z kierunku Lublina i w kierunku Lublina zostaje wprowadzona na tunel, żeby zmniejszyć ilość wyburzeń (salonu samochodowego „SKODA” po wschodniej stronie trasy i szeregu domów jednorodzinnych po stronie zachodniej). W rejonie węzła przewidziano chodniki i ścieżki rowerowe.

Alternatywnie analizowano 2 podwarianty wariantu II:

- wariant z prowadzeniem drogi S17 w tunelu o dł. 90 m pod tarczą skrzyżowania oraz w wykopie otwartym o dł. 85 m za skrzyżowaniem
- wariant z prowadzeniem drogi S17 w tunelu o dł. 90 m pod tarczą skrzyżowania oraz w tunelu za skrzyżowaniem ze zróżnicowaną długością naw (dostosowanie do minimalnych potrzeb).

Węzeł „Lubelska”

Węzeł typu WA, skrzyżowanie S17 (WOW) z S2 (POW) oraz A2.

Węzeł zaprojektowano w m. Majdan gm. Wiązowna. Jest węzłem bezkolizyjnym, brak możliwości wjazdu na węzeł z okolicznych terenów. Umożliwia wszystkie relacje poprzez łącznice typu P1, P2 i P3 oraz drogę zbierająco-rozprowadzającą po zachodniej stronie WOW. Na węźle jest bezpośredni zjazd w kierunku Lublina, w kierunku A2 na Terespol oraz w kierunku POW, z Terespoła na Białystok, z WOW na POW, z POW na WOW, z POW na Lublin. Na węźle pośrednio jest możliwość wjazdu z Terespoła na Lublin, z WOW na Terespol. Trasa S17 przebiega po terenie istniejącym, natomiast Południowa Obwodnica Warszawy przechodzi nad S17. Na podstawie wniosków mieszkańców oraz władz samorządowych i administracyjnych gm. Wiązowna został utrzymany przejazd istniejącą drogą gminną w m. Majdan. Na węźle zaprojektowano 9 obiektów inżynierskich, są to estakady oraz wiadukty.

3.2. Obwód utrzymania drogi

Na przedmiotowym odcinku drogi ekspresowej S17 nie planuje się lokalizacji Obwodu Utrzymania Drogi. Najbliższa lokalizacja OUD planowana jest w węźle „Wiązowna II” na drodze ekspresowej S17 oraz na drodze ekspresowej S8 w węźle „Kobyłka”. Ponadto w Brzezinach-Zakolu (1,5km za węzłem „Konik”) planowane jest zlokalizowanie Obwodu Utrzymania Autostrady.

3.3. Obiekty inżynierskie

W ramach budowy rozważanego odcinka drogi ekspresowej S17 przewidziano: w zależności od wariantu węzła „Zakręt”: wariant I - 21 obiektów inżynierskich, wariant II - 20 obiektów inżynierskich, w tym 2 kładki dla pieszych i 3 przejścia dla zwierząt (małe dolne).

3.4. Urządzenia infrastruktury technicznej

Przewidziano budowę i przebudowę następujących urządzeń infrastruktury technicznej:

- przebudowa sieci energetycznej,
- przebudowa sieci teletechnicznej,
- przebudowa sieci kanalizacyjnej,
- przebudowa sieci gazowej,
- przebudowa sieci wodociągowej,
- przebudowa sieci melioracyjnej.

3.5. Urządzenia ochrony środowiska

Zgodnie z zapisami decyzji WŚR.ISM.EM/6613/1/80/05 z dnia 19.10.2007r. o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia wydanej przez Wojewodę Mazowieckiego, dla omawianego przedsięwzięcia przewidziano m.in. następujące urządzenia ochrony środowiska:

- Ekrany akustyczne - pozwalające na ochronę terenów narażonych na hałas, na podstawie ww. decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz uaktualnione według analizy akustycznej przeprowadzonej na podstawie zmienionego aktualnie Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku,
- przejścia dla zwierząt,
- Zaprojektowanie na terenach leśnych ogrodzenia drogi, zabezpieczającego przed wtargnięciem zwierząt na jezdnię o wysokości nie mniejszej niż 2,5m dla pozostałego obszaru nie mniejszej niż 2,2m.

Z uwagi na okres czasu, który minął od sporządzenia materiałów do decyzji środowiskowej, na etapie PB należy również dokonać analizy dotyczącej zastosowania wygradzeń zabezpieczających pod kątem migracji płazów.

Analizie należy również poddać wygradzenie całej trasy - na odcinkach gdzie planuje się budowę ekranów dopuszcza się rezygnację z budowy dodatkowych wygradzeń pod warunkiem iż ekrany będą zabezpieczały pas drogowy przed przedostawaniem się na niego małych zwierząt np. płazów. Oznacza to iż na tych odcinkach podstawa ekranu musi zapewnić szczelność porównywalną do siatek tzw. "żabianek".

Zgodność z decyzją o środowiskowych uwarunkowaniach:

Występujące wyjścia poza granice decyzji środowiskowej m.in. dróg serwisowych proponuje się zminimalizować na etapie opracowywania Projektu Budowlanego, a ewentualne zmiany mogą być jedynie w zakresie możliwym do wprowadzenia w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko (jako doszczegółowienie Projektu Budowlanego). Należy dążyć do zaprojektowania rozwiązań w zgodności z zapisami DUŚ.

4. Analiza i prognoza ruchu

W ramach koncepcji programowej dokonano analizy i prognozy ruchu dla układu drogowego. W wyniku analizy ustalono prognozę w zakresie SDR i miarodajnego ruchu godzinowego na lata 2016, 2020, 2025, 2030 i 2035. Poniżej przedstawiono prognozowane wartości natężenia ruchu drogowego.

odcinek	SDR	SO	SD	SC
Zakręt - Lubelska	29 520	23 660	2 200	3 660
Zakręt - Lubelska	40 000	31 950	3 050	5 000
Zakręt - Lubelska	48 290	38 170	3 170	6 950
Zakręt - Lubelska	61 590	48 170	4 270	9 150
Zakręt - Lubelska	80 370	62 200	6 340	11 830

gdzie: SO - samochody osobowe
SD - samochody dostawcze
SC - samochody ciężarowe

5. Audyt BRD

Audyt BRD zakończony został spotkaniem w dniu 10.01.2012 r. w siedzibie GDDKiA Oddział w Warszawie, na którym omówiono i wskazano zakres niezbędnych zmian.

6. Spotkania informacyjno - konsultacyjne w dniach:

- 18.01.2010r. w Urzędzie Dzielnicy Wesoła z Radnymi Dzielnicy (bez udziału mieszkańców).
- 20.01.2010r. w Zespole Szkolno - Gimnazjalnym w Wiązownie.
- 25.01.2010r. w budynku Ochotniczej Straży Pożarnej w Wesołej z udziałem mieszkańców.
- 26.01.2010r. w Urzędzie Miasta w Sulejówku

II. PRZEBIEG DYSKUSJI PODCZAS PREZENTACJI I USTALENIA

1. Po zaprezentowaniu przez Oddział rozwiązań Koncepcji Programowej dla przedmiotowego odcinka, przedstawiciele Oddziału podkreślili znaczenie i wagę inwestycji polegającej na budowie odcinka S17 WOW w. Zakręt – w. Lubelska. Jest to odcinek kluczowy dla Warszawskiego Węzła Drogowego z uwagi na węzeł Lubelska, który łączy planowany do realizacji odcinek Południowej Obwodnicy Warszawy w. Puławska – w. Lubelska, planowany odcinek Autostrady A2 w kierunku Mińska Mazowieckiego, S17 Wschodnią Obwodnicę Warszawy oraz drogę ekspresową S17 w kierunku Lublina. Wszystkie inwestycje planowane są do zrealizowania w skoordynowanym korytarzu czasowym do 2019 r.

Zaznaczono również, że zaprezentowana Koncepcja została odebrana z zaawansowaniem 70% z uwagi na rozwiązanie umowy z Projektantem za porozumieniem stron w dniu 24.05.2013. Oddział wyjaśnił, że po zatwierdzeniu rozwiązań KP planuje ogłoszenie przetargu na opracowanie Projektu Budowlanego, materiałów do ZRiD i materiałów do PFU, a następnie ogłoszenie przetargu w systemie Projektuj i Buduj.

2. Przedstawiciel Wydziału Nieruchomości GDDKiA podkreślił, że linie rozgraniczające przedstawione w Koncepcji należy dopracować (należy dokonać szczegółowej analizy zajętości terenu) na etapie Projektu Budowlanego. Z uwagi na nieuzasadnioną zajętość terenu niezbędna jest jej weryfikacja i dokonanie ewentualnej korekty. Analizy wymaga również zasadność przeznaczenia do rozbiórki bardzo dużej liczby budynków, w tym budynków mieszkalnych, w przypadku rozbiórki których niezbędne będzie zapewnienie lokali zamiennych. Obecny materiał zawiera szereg niedokładności, w tym brak oznaczenia niektórych budynków do rozbiórki, a jednocześnie zawiera możliwość ograniczenia ilości przewidzianych do wyburzenia obiektów. Biorąc pod uwagę dużą ilość obiektów należy wskazać, że koszt wykupu gruntów może ulec zmianie.

Ustalenia: Należy dokonać stosownych korekt linii rozgraniczających przedstawionych w przedmiotowej Koncepcji na etapie opracowywania Projektu Budowlanego (stosowne zapisy zostaną zawarte w OPZ).

3. Poruszono również kwestię wyjść poza granice decyzji środowiskowej. Takie wyjścia mają miejsce w przypadku dróg serwisowych (m.in. przy węźle „Zakręt”).

Ustalenia: Należy dostosować rozwiązania zaprezentowane w KP, na etapie PB, do stanu zgodnego z decyzją środowiskową, mając na uwadze również konieczność uszczegółowienia rozwiązań. Zapisy o dostosowaniu rozwiązań KP tak aby uniknąć wyjść poza granice DŚU, zostaną zawarte w Opisie Przedmiotu Zamówienia na opracowanie Projektu Budowlanego. Należy również zaznaczyć, że ewentualne zmiany mogą być jedynie w zakresie możliwym do wprowadzenia w ramach ponownej oceny oddziaływania na środowisko (jako doszczegółowienie Projektu Budowlanego).

4. Wspólnie uzgodniono także, że w przypadku wystąpienia rozwiązań nieakceptowanych przez RDOŚ na etapie ponownej oceny oddziaływania na środowisko zostaną podjęte następujące działania:

A: Umowa z Projektantem na opracowanie PB, mat. do ZRiD oraz mat. do PFU zostanie rozwiązana lub

B: Wykonawca będzie zobowiązany przygotować wszelkie niezbędne materiały celem uzyskania nowej DŚU (ewentualnie uzupełniającej).

5. Omówiono także kwestię uwag zgłoszonych po przeprowadzonym Audycie BRD. Audytor BRD podkreślił, że ciąg sygnalizacji świetlnej powinien być skoordynowany oraz, że na etapie PB powinien zostać wykonany szczegółowy projekt sygnalizacji świetlnej.

Ustalenia: Zalecenia i uwagi z Audytu BRD zostaną wprowadzone do Projektu Budowlanego. Projekt sygnalizacji świetlnej zostanie również opracowany na tym etapie. Należy przeanalizować rozwiązania etapowe węzła „Zakręt” – np. „zwrotkę” zastosowaną na węźle „Puławska” do czasu powstania odcinka S17 w. Drewnica – w. Zakręt. Wykonawca PB powinien także przeanalizować lokalizację zatok autobusowych. Należy również uwzględnić rozwiązania przewidujące zwiększony ruch na relacji S17 – DK 2 do czasu oddania odcinka Wschodniej Obwodnicy Warszawy w. Drewnica – w. Zakręt.

6. Przedstawiciel Wydziału Dokumentacji wspominał, że zaawansowanie wykonania dokumentacji geologiczno-inżynierskiej dla KP przedmiotowego odcinka wynosi ok. 30%. Ponadto ważność zatwierdzonego projektu prac geologicznych wygaśnie w grudniu 2013r. (nie ma możliwości przedłużenia

ważności decyzji z uwagi na fakt opracowania i zatwierdzenia dokumentacji dla odcinka drogi S8 Marki-Drewnica wykonanej na bazie ww. projektu) Podkreślono również fakt, że z uwagi na warunki gruntowo-wodne wariantem korzystniejszym jest wariant I z przebiegiem trasy S17 na estakadzie.

Ustalenia: Kompletna dokumentacja geologiczno-inżynierska zostanie opracowana na etapie PB. Bazując na dotychczasowych doświadczeniach Oddziału w harmonogramie przygotowania inwestycji uwzględnione zostało ryzyko długotrwałej procedury zatwierdzania projektu robót geologicznych w Ministerstwie Środowiska (nawet ok. 6-7 miesięcy).

7. Przedstawiciele Departamentu Zarządzania Drogami i Mostami poruszyli również kwestię zlokalizowania Obwodu Utrzymania Drogi na przedmiotowym odcinku drogi.

Oddział wyjaśnił, że na odcinku S17 w. Zakręt – w. Lubelska nie jest planowane usytuowanie OUD. Najbliższy OUD ma zostać zlokalizowany w węźle „Wiązowna II” (w ramach inwestycji realizowanej przez Oddział w Lublinie). Ponadto OUA planowane jest do realizacji w ramach budowy odcinka wschodniego A2 w Brzezinach – Zakolu (1,5 km za węzle, „Konik”).

Ustalenia: Ze względu na koordynację utrzymania Warszawskiego Węzła Drogowego oraz dróg wylotowych, niezbędne jest zorganizowanie odrębnego spotkania, które zostanie poświęcone wyłącznie zagadnieniu lokalizacji obwodów utrzymania. Jednocześnie lokalizację OUD na drodze S17 WOW proponuje się przenieść na odcinek w. „Drewnica” – w. „Zakręt”.

8. Wspólnie przedyskutowano także wybór wariantu węzła „Zakręt” w świetle obowiązującej decyzji środowiskowej. Oddział w Warszawie podkreślił, że realizacja węzła „Zakręt” w wariantcie z estakadą jest korzystniejsza z uwagi na uwarunkowania hydrogeologiczne (w wariantcie obejmującym budowę tuneli nastąpiłaby zmiana warunków hydrogeologicznych), mniejsze koszty w stosunku do budowy tuneli, tańsze utrzymanie oraz zgodność z zapisami decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Ustalenia: Oddział wnioskuje o zatwierdzenie i przyjęcie do dalszych prac realizacji węzła „Zakręt” w wariantcie z estakadą. Ponadto, dla wariantu z estakadą, należy zapisać w Opisie Przedmiotu Zamówienia na Projekt Budowlany oraz w zapisach PFU stosowne zalecenia dotyczące doboru mostowych urządzeń dylatacyjnych celem redukcji hałasu.

9. Poruszono również kwestię ewentualnych protestów społecznych przeciwko realizacji węzła „Zakręt” na estakadzie. Przedstawiciele Departamentu Zarządzania Drogami i Mostami wyjaśnili, że budowa dróg zawsze wzbudza zainteresowanie mieszkańców. Opowiadanie się mieszkańców za wariantem z tunelem powodowane jest głównie obawą przed nadmierną emisją hałasu.

Ustalenia: W celu redukcji hałasu w przypadku węzła „Zakręt” z estakadą, tak jak wspomniano wyżej, należy dokonać stosownego doboru urządzeń dylatacyjnych (rozważyć zastosowanie dylatacji palczastych) oraz innych elementów ochrony przed hałasem.

10. Omówiono także dokonany przez Oddział szacunek kosztowy związany z wariantowaniem węzła „Zakręt”, który kształtuje się następująco:

- droga S17 prowadzona w wykopie z dwoma tunelami (90 m i 365 m): 263 mln zł
- droga S17 prowadzona w wykopie z jednym tunelem (90m): 224 mln zł
- droga S17 prowadzona estakadą: 184 mln-261 mln zł (w zależności od przyjętej ceny jednostkowej za 1 m² konstrukcji).

Ustalenia: Pod względem ekonomicznym najkorzystniejszym rozwiązaniem jest wariant I węzła „Zakręt” z estakadą.

11. Zdaniem Wydziału Zarządzania Kryzysowego i Przygotowań Obronnych istotnym czynnikiem, który należy uwzględnić w trakcie wyboru wariantu budowy trasy jest zapewnienie bezpieczeństwa użytkowników oraz prowadzenie ewentualnych działań ratowniczych. Katalog zagrożeń dla tunelu musi obejmować m.in. zdarzenia związane z pożarem, anomaliami pogodowymi prowadzącymi do podtopień i zalania. Utrzymanie tego typu obiektu, zgodnie z przyjętymi standardami bezpieczeństwa, jest skomplikowane i wymaga dużego nakładu sił i środków, które należy przewidzieć w Planie Działań Ratowniczych opracowywanym przez zarządcę drogi.

Ustalenia: W przypadku wyboru rozwiązania z przejazdem w tunelu ilość zagrożeń oraz ich skutki są większe niż poprowadzenie ruchu estakadą, co potwierdza, że wariant węzła „Zakręt” z estakadą jest korzystniejszy. Ponadto na etapie realizacji Projektu Budowlanego dokumentację należy uzgodnić z Wojewódzkim Sztabem Wojskowym (jako uzupełnienie Koncepcji Programowej) oraz należy obliczyć wartości MLC wszystkich obiektów mostowych na omawianym odcinku, jak też na obiektach usytuowanych na wjazdach i zjazdach z drogi w węzłach.

III. WNIOSKI ZOPI

1. Wnioskuje się do dalszych prac projektowych na etapie Projektu Budowlanego dla drogi ekspresowej S17 na odc. w. Zakręt – w. Lubelska przyjąć wariant I węzła „Zakręt” z prowadzeniem drogi ekspresowej S17 estakadą.

Za przyjęciem do realizacji węzła „Zakręt” w wariantcie I przemawiają:

- zgodność z zapisami decyzji środowiskowej,
- mniejsze koszty realizacji w stosunku do budowy tuneli,
- tańsze utrzymanie,
- uwarunkowania hydrogeologiczne,
- korzystniejsze rozwiązanie w przypadku sytuacji kryzysowych w stosunku do rozwiązania z tunelem.

Jednocześnie zidentyfikowano dla w/w wariantu następujące ryzyka:

- większa propagacja hałasu niż w wariantcie z tunelem
- możliwe protesty i odwołania społeczne
- utrudnienia związane z prognozowanym natężeniem ruchu na lewoskrętach oraz możliwościami skoordynowania zespołów sygnalizatorów w węźle „Zakręt”.

2. Postuluje się uzupełnienie dokumentacji projektowej na etapie Projektu Budowlanego i dostosowanie do wymagań Zarządzenia nr 17 Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad z dnia 11.05.2009 r. oraz Rozporządzenia MTBiGM z dnia 25.04.2012 r. w sprawie ustalania geotechnicznych warunków posadowiania obiektów budowlanych.

3. Uwzględnić ustalenia wymienione w punkcie II Protokołu na etapie opracowywania Projektu Budowlanego.

4. Protokół z posiedzenia ZOPI dokumentujący przebieg dyskusji i ustalenia przekazać do Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad celem zorganizowania posiedzenia KOPI.

Członkowie ZOPI

mgr inż. Radosław Pietrak

mgr inż. Monika Tuszyńska

mgr inż. Małgorzata Dalewska

mgr Lucyna Krawczyk

mgr inż. Rafał Szczepkowski

mgr inż. Bohdan Majewski

mgr inż. Andrzej Kabziński

mgr Jarosław Wąsowski

Sekretarz ZOPI

mgr inż. Anna Gołębiowska

Specjalista

mgr inż. Anna Gołębiowska

GENERALNA DYREKCJA
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD
Oddział w Warszawie
Kierownik Zespołu
Warszawski Węzeł Drogowy

mgr inż. Bartłomiej Ratyński

Zastępca Przewodniczącego ZOPI

p.o. Z-cy Dyrektora Oddziału
ds. Przygotowania Inwestycji

mgr inż. Paweł Jaskowski

**Powyższy wniosek ZOPI jak również
ustalenia protokołu ZOPI akceptuję**
Dyrektor Oddziału

dnia.....**Dyrektor Oddziału**.....

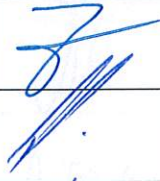
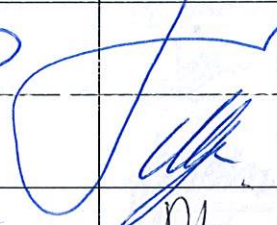

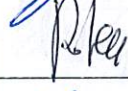

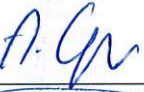




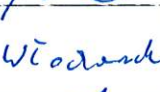


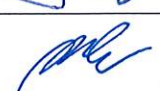

2013/10/03


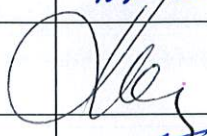




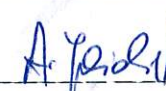


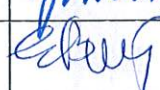
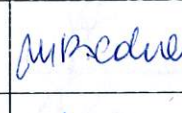


Lukasz Lendner

Warszawa, dnia 27 wrzesień 2013 r.

LISTA OBECNOŚCI

z posiedzenia **Zespołu Oceny Przedsięwzięć Inwestycyjnych** Stadium Koncepcji Programowej dla drogi ekspresowej S17 Wschodniej Obwodnicy Warszawy na odcinku od węzła „Zakręt” do węzła „Lubelska”.

Lp.	Imię i Nazwisko	Charakter obecności lub reprezentowany urząd	Stanowisko służbowe	Podpis
1.				
2.	PAWEŁ JASKÓWSKI	GDDKiA o/wa	ZPi	
3.	TOMASZ KUŁECIŃSKI	— — —	ZR	
4.	Leonard Łachor	GDDKiA O/W-ws	DO	
5.	Mateo Mate Dalewski	GDDKiA O/WA	P.1	
6.	Agnieszka Pieraj-Olewnie	GDDKiA O.W-WA	P.5	
7.	Bartłomiej Petyński	— — —	P.2.2	
8.	Anna Gołębiewska	GDDKiA O/WA	P.2	
9.	Dariusz Hekel	GDDKiA O/WA	P.2	
10.	Hanka Tuszyńska	GDDKiA O/WA	D.9	
11.	Grzegorz Kucharski	— — —	P.2.1	
12.	TOMASZ SŁOWIEC	— — —	P.2	
13.	Aleksandra Włodarczyk	— — —	P.2.6	
14.	Marek Gójski	— — —	Z2	
15.	Lucyna Krawiec	— — —	P.3	
16.	Marcin Gójski	— — —	— — —	
17.	Janina Krawiec	— — —	D.6	

Lp.	Imię i Nazwisko	Charakter obecności lub reprezentowany urząd	Stanowisko służbowe	Podpis
18.	Radosław Bednarczyk	GDDKiA O/Wa	zd	
19.	JÓZEF KARDA	GDDKiA DZ	GŁS	
20.	Adam Kaszyński	GDDKiA DZ GIM	GIM	
21.	STEFAN MAZUREK	GDDKiA O/WA REJON GABEŁLIN	KIEROWNIK REJONU	
22.	Ewa Zbieć	GDDKiA DPU-WPP	Naczelnik WPP	
23.	Andrzej Lewner	GDDKiA DZK	Gł. specjalista	
24.	Anna Jazdzyk	GDDKiA DSR	specjalista	
25.	Halina Mamada	GDDKiA DSR	2-cz dyrektora	
26.	Monika Bielewska	GDDKiA		
27.	Elżbieta Zarewka	GDDKiA		
28.	Monika Bednarczyk	GDDKiA-DZ-WZD		
29.	Andrzej Kobuszewski	GDDKiA O/WA	n. z. z.	
30.	Natalia Boruch-Dziuba	GDDKiA O/WA		
31.				
32.				
33.				
34.				
35.				
36.				
37.				